

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY USSR

REPORT

SUBJECT Official Instructions and Information for Operation of Foreign Flights Within the USSR

DATE DISTR.

22 August 1960

NO. PAGES

2

REFERENCES

RD

DATE OF INFO.

PLACE & DATE ACQ.

25X1

25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

bilingual (Russian and English) documents, issued by the Chief Directorate of the Civil Air Fleet of the Council of Ministers, USSR

25X1

1. 1960 edition of Sbornik Aeronavigatsionnoy Informatsii (Aerodromes and Radionavigation Information Guide), the official document for operating foreign civil aircraft in the USSR, containing:

- a. Flight rules for civil aircraft within the territory of the USSR;
- b. Special instructions for crossing borders;
- c. Approach and departure procedures for Moscow terminal control area (Moscow/Vnukovo);
- d. List of international airfields in the USSR, including coordinates, elevation, runway orientation, runway dimensions, type of surface, and miscellaneous information;
- e. Description of Moscow/Vnukovo Airfield, including obstructions, radio and lighting facilities, holding areas and patterns, landing and departure procedure, instructions for use of GCA;
- f. Detailed scale drawings of the airfields at Moscow/Vnukovo, Ryazan, Kubinka, Minsk/Loshita (Minsk/South), Vilnius, Velikiye Luki, Riga/Central (Riga/Spilve), Kiev/Zhulyany, Lvov/Sknyly, and Odessa/Zastava (Odessa/Dalnik);
- g. Meteorological minima for jet aircraft at various airfields;
- h. Radiocommunications and navigation facilities;
- i. Rules for exchanging meteorological information.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	#X	NSA	X	FBI		NIC	x	PIC	x
(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)															

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

-2

25X1

2. Amendment No. 1, dated 18 May 1960, including corrections to Aerodromes and Radionavigation Information Guide (see above), and detailed data on the Moscow/Sheremetyevo Airfield.
3. Class 2 Notam (Notice to Airmen) No. 14/60, dated 10 April 1960, containing a check list of Notams USSR, Class 1 and Class 2 in effect on 1 April 1960.
4. Class 2 Notam No. 15/60, dated 12 April 1960, entitled "Organization of Upper Flight Information Regions," containing information and instructions for flights at 4,500 meters or higher.

25X1

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

GENERAL DEPARTMENT OF
CIVIL AIR FLEET UNDER THE COUNCIL
OF MINISTERS OF THE USSR
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

S.A.I.

May 18 th, 1960

B 34/216

Amendment B 1

18.05.60.

Aerodromes and Radio-
navigation Information Guide
/temporal/.

1. Destroy pages:

Page 02	20.03.60.v
" RAC 7-1	20.03.60.v
" AGA 1-1	20.03.60.v
" AGA 6-1	20.03.60.v
" AGA 6-2	20.03.60.v
" COM 1-1	15.04.60.v
" COM 1-2	15.04.60.v
" COM 1-3	15.04.60.v
" COM 1-4	15.04.60.v
" COM 1-5	15.04.60.v
" MET 2-1	20.03.60.v

Insert new pages:

page 02	10.05.60.v -
" RAC 7-1	10.05.60.v -
" AGA 1-1	10.05.60.v -
" AGA 6-1	10.05.60.v -
" AGA 6-2	10.05.60.v -
" COM 1-1	10.05.60.v -
" COM 1-2	10.05.60.v -
" COM 1-3	10.05.60.v -
" COM 1-4	10.05.60.v -
" COM 1-5	10.05.60.v -
" MET 2-1	10.05.60.v -

2. Insert the following pages:

After page AGA 6-2	10.05.60
" AGA 6-3	10.05.60
" AGA 6-4	10.05.60
" AGA 6-5	10.05.60
" AGA 6-6	10.05.60
" AGA 6-7	10.05.60
" COM 1-5	10.05.60
" COM 1-6	10.05.60
" COM 1-7	10.05.60

page AGA 6-3	10.05.60.v -
" AGA 6-4	10.05.60.v -
" AGA 6-5	10.05.60.v -
" AGA 6-6	10.05.60.v -
" AGA 6-7	10.05.60.v -
" AGA 6-8	10.05.60.v -
" COM 1-6	10.05.60.v -
" COM 1-7	10.05.60.v -
" COM 1-8	10.05.60.v -

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Главное Управление
Гражданского Воздушного Флота
при Совете Министров С С С Р
Служба Аэронавигационной Информации
С А И

18 мая 1960 г.

№ 34/216

Сборник
аэронавигационной информации
СССР /временный/

Поправка № I

18.05.60.

I. Замените следующие листы:

Лист	02	20.03.60	на лист	02	10.05.60
"	РАК 7-1	20.03.60	"	РАК 7-1	10.05.60
"	АГА 1-1	20.03.60	"	АГА 1-1	10.05.60
"	АГА 6-1	20.03.60	"	АГА 6-1	10.05.60
"	АГА 6-2	20.03.60	"	АГА 6-2	10.05.60
"	КОМ 1-1	15.04.60	"	КОМ 1-1	10.05.60
"	КОМ 1-2	15.04.60	"	КОМ 1-2	10.05.60
"	КОМ 1-3	15.04.60	"	КОМ 1-3	10.05.60
"	КОМ 1-4	15.04.60	"	КОМ 1-4	10.05.60
"	КОМ 1-5	15.04.60	"	КОМ 1-5	10.05.60
"	МЕТ 2-1	20.03.60	"	МЕТ 2-1	10.05.60

2. Вставьте следующие листы:

После листа	АГА 6-2	10.05.60	Лист	АГА 6-3	10.05.60
"	АГА 6-3	10.05.60	"	АГА 6-4	10.05.60
"	АГА 6-4	10.05.60	"	АГА 6-5	10.05.60
"	АГА 6-5	10.05.60	"	АГА 6-6	10.05.60
"	АГА 6-6	10.05.60	"	АГА 6-7	10.05.60
"	АГА 6-7	10.05.60	"	АГА 6-8	10.05.60
"	КОМ 1-5	10.05.60	"	КОМ 1-6	10.05.60
"	КОМ 1-6	10.05.60	"	КОМ 1-7	10.05.60
"	КОМ 1-7	10.05.60	"	КОМ 1-8	10.05.60

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

-2-

3. The following changes should be made:

Page AGA 4-6 20.03.60, page AGA 4-7 20.03.60 Obstruction S-W of Moscow city height 500 m should be deleted. ✓

Page AGA 10-1 20.03.60. Inbound and outbound routes for Riga CTR. Heading to Ventspils 285°M delete, read 286°M. Heading in air corridor to Ventspils 103°M delete, read 106°M, delete 283°, read 286°. ✓

Page AGA 14-1 overleaf. Meteorological minimum for turbo-prop aircraft, In English text delete "jet aircraft", write down "turboprop".

Page MET 1-1 20.03.60 overleaf. Meteorological contents. Below; in column 1 Sheremetievo write down Sheremetievo, in column 2, 27514.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

01

СБОРНИК АЭРОНАВ. ИНФОРМАЦИИ

AERODROMES AND RADIO

25X1

Перечень поправок				Record of AMENDMENTS			
№ No.	Дата поправки Date of Amendment	Время поступ- ления Date Entered	Исполнение Entered by	№ No.	Дата попра- вок Date of Amendment	Время посту- пления Date Entered	Исполнение Entered by
I	18.5-66	30-5-66	ЭР	25			
2				26			
3				27			
4				28			
5				29			
6				30			
7				31			
8				32			
9				33			
10				34			
11				35			
12				36			
13				37			
14				38			
15				39			
16				40			
17				41			
18				42			
19				43			
20				44			
21				45	CONFIDENTIAL		
22				46			
23				47			
24				48			

25X1

Контрольный лист

0-1		AGA 4-4	20.03.60✓
0-2	10.05.60	AGA 4-5	20.03.60✓
Общий раздел GEN		AGA 4-6	20.03.60✓
GEN I-I	20.03.60✓	AGA 4-7	20.03.60✓
GEN 2-I	20.03.60✓	AGA 4-8	20.03.60✓
GEN 3-I	20.03.60✓	AGA 5-I	20.03.60✓
GEN 4-I	20.03.60✓	AGA 5-2	20.03.60✓
Правила полетов RAC		AGA 6-I	10.05.60✓
RAC I-I	20.03.60✓	AGA 6-2	10.05.60✓
RAC I-2	20.03.60✓	AGA 6-3	10.05.60✓
RAC I-3	20.03.60✓	AGA 6-4	10.05.60✓
RAC 2-I	20.03.60✓	AGA 6-5	10.05.60✓
RAC 2-2	20.03.60✓	AGA 6-6	10.05.60✓
RAC 2-3	20.03.60✓	AGA 6-7	10.05.60✓
RAC 2-4	20.03.60✓	AGA 6-8	10.05.60✓
RAC 3-I	20.03.60✓	AGA 7-I	20.03.60✓
RAC 5-I	20.03.60✓	AGA 7-2	20.03.60✓
RAC 6-I	20.03.60✓	AGA 7-3	20.03.60✓
RAC 6-2	20.03.60✓	AGA 8-I	20.03.60✓
RAC 6-3	20.03.60✓	AGA 8-2	20.03.60✓
RAC 7-I	10.05.60✓	AGA 8-3	20.03.60✓
RAC 8-I	20.03.60✓	AGA 9-I	20.03.60✓
Аэродромы AGA		AGA 9-2	20.03.60✓
AGA I-I	10.05.60✓	AGA 10-I	20.03.60✓
AGA 2-I	20.03.60✓	AGA 10-2	20.03.60✓
AGA 2-2	20.03.60✓	AGA 10-3	20.03.60✓
AGA 2-3	20.03.60✓	AGA 11-I	20.03.60✓
AGA 2-4	20.03.60✓	AGA 11-2	20.03.60✓
AGA 3-I	20.03.60✓	AGA 11-3	20.03.60✓
AGA 3-2	20.03.60✓	AGA 11-4	20.03.60✓
AGA 3-3	20.03.60✓	AGA 12-I	20.03.60✓
AGA 4-I	20.03.60✓	AGA 12-2	20.03.60✓
AGA 4-2	20.03.60✓	AGA 12-3	20.03.60✓
AGA 4-3	20.03.60✓	AGA 13-I	20.03.60✓

25X1

AGA I3-2 20.03.60✓
AGA I3-3 20.03.60✓
AGA I4-I 20.03.60✓
AGA I4-2 20.03.60✓

Радиоданные COM

COM I-I 10.05.60✓
COM I-2 10.05.60✓
COM I-3 10.05.60✓
COM I-4 10.05.60✓
COM I-5 10.05.60✓
COM I-6 10.05.60✓
COM I-7 10.05.60✓
COM I-8 10.05.60✓

Метеоинформация MET

MET I-I 20.03.60✓
MET 2-I 10.05.60✓

CONFIDENTIAL

25X1

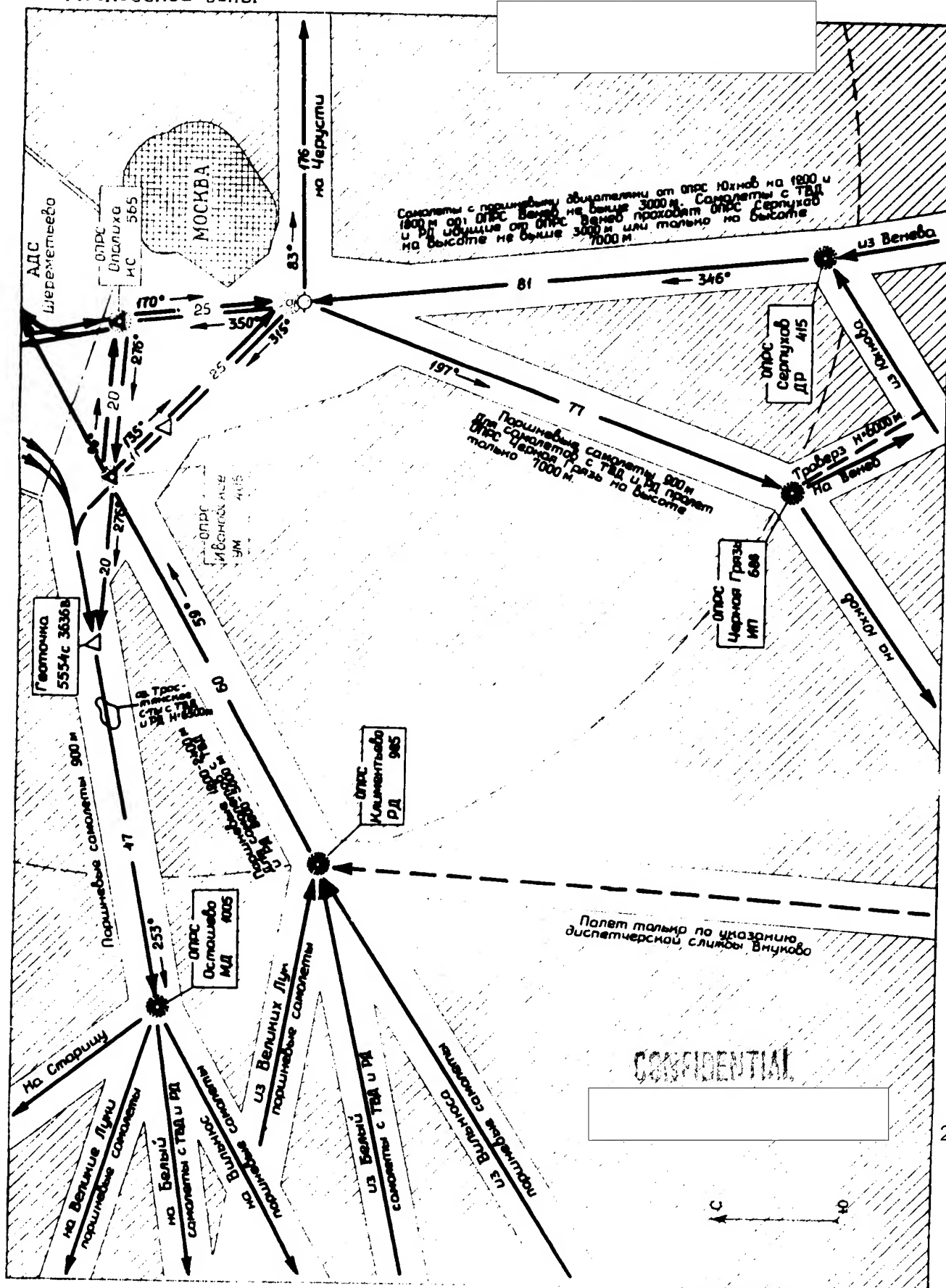
25X1

Схема воздушных коридоров Московской зоны

CONFIDENTIAL

RAC 7-1
10/05/60

25X1



25X1

25X1

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АЭРОДРОМЫ
INTERNATIONAL AERODROMES

CONFIDENTIAL

AGA 1-1
10/05/60

Аэродром Aerodrome	Координаты Coordinates	Превышение Elevation	В П П RNWY	Размер ВПП в м/ RNWY Dimensions	Покрытие Surface	Светооборудование Lighting				Тамонная Customs	Примечание Remarks
						Подходов Approach	Порогов Threshold	В П П RNWY			
Великие Луки Velikie Luki	562100 С 303300 В	+100	148-328°	1200 x 90	Щебень Macadam				X		
	543800 С 251000 В	+190	167-347°	1200 x 60	Гудрон Tarmacadam	X	X	X	X	X	
Вильнюс Vilnius	553345 С 371545 В	+204	242-062° 196-016°	3000 x 80 2600 x 60	Бетон Concrete	X	X	X	X	X	
Внуково Vnuukovo	502424 С 302629 В	+175	82-262°	1800 x 80	Бетон Concrete	X	X	X	X	X	
Киев Kiev	494900 С 235700 В	+323	135-315° 045-225°	1500 x 80 1200 x 80	Бетон Concrete	X	X	X	X	X	
Львов Lvov	535147 С 273227 В	+226	120-300°	1800 x 60	Асфальт Asfalt	X	X	X	X	X	
Минск Minsk	462939 С 303715 В	+63	175-355°	1200 x 150	Грунт Grass	X	X	X	X	X	
Одесса Odessa	565800 С 240400 В	+1,5	325-145°	1700 x 50	Бетон Concrete	X	X	X	X	X	
Рига Riga	543830 С 393448 В	+120	64-244°	2500 x 80	Бетон concrete	X	X	X	X		
Рязань Riazan	555800 С 372500 В	+190	68-248°	3500 x 80	Бетон Concrete	X	X	X	X	X	
Шереметьево Sheremeti											

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

МОСКВА
ЩЕРЕМЕТЬЕВО 25X1

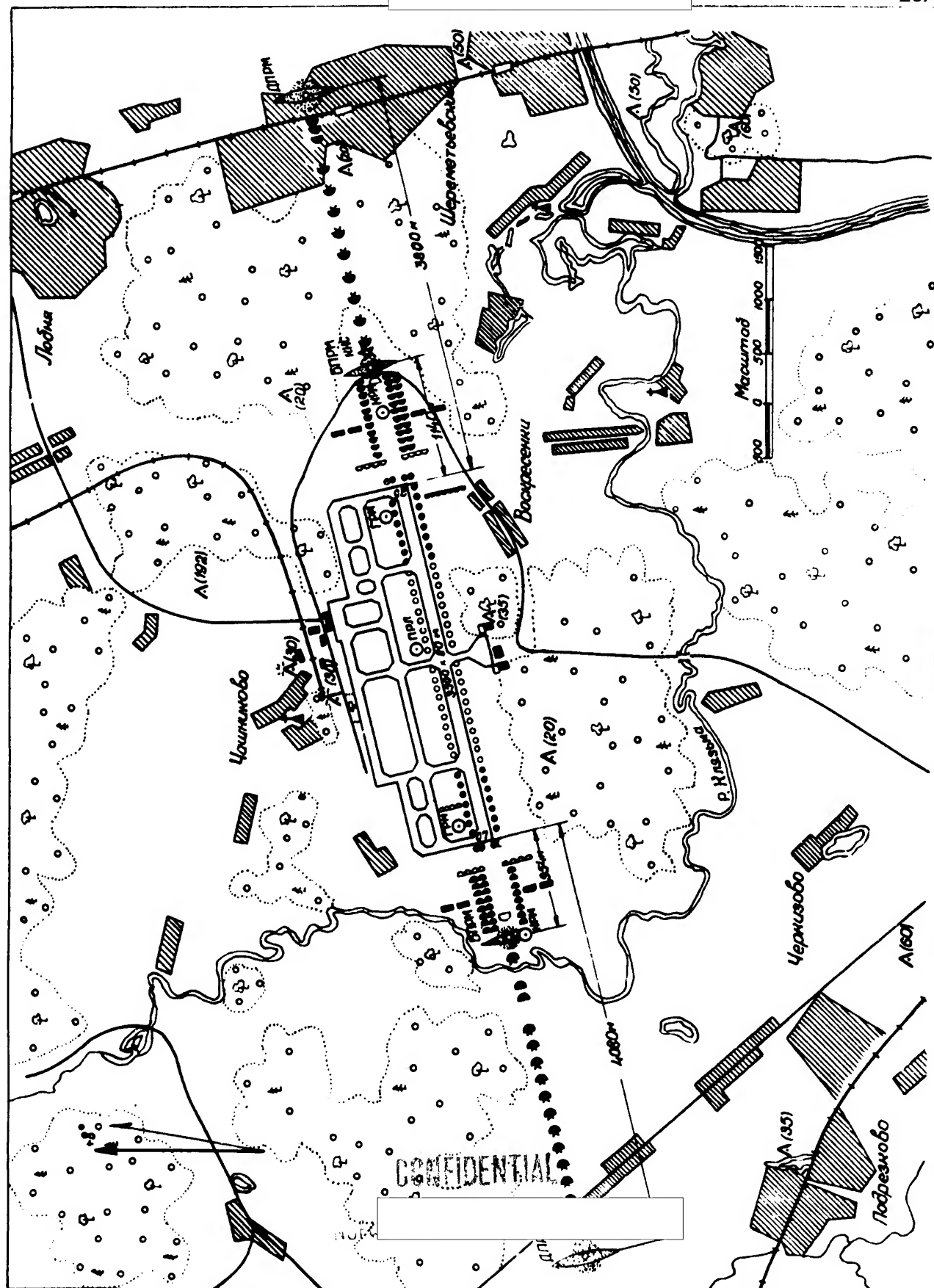


Ш. 37°25' С
Д. 55°58' В

CONFIDENTIAL
Превышение над
на море - 100 м

МОСКВА
(ШЕРЕМЕТЬЕВО).

25X1



25X1

Аэрофлот СРУ 07.05.60 №60295

CONFIDENTIAL**AGA 6-2
10/05/60**

МОСКВА/ШЕРЕМЕТЬЕВО/

25X1

Краткое описание и правила полетов.

MOSCOW/SHEREMETIEVO/

Brief description and flight rules.

I. Описание аэродрома.

I.1. Аэродром расположен в 28 км северо-северо-западнее от центра г.Москвы.

Контрольная точка - центр ВПП: координаты 5558с 3725в.

Превышение над уровнем моря + 100 м., магнитное склонение + 8°.

I.2. Аэродром имеет ВПП размером 3500 x 80 м. с магнитными курсами посадки 68/248°. Аэродром принимает все типы самолетов в течение круглого года.

2. Препятствия.

2.1. В районе аэродрома имеются препятствия:

2.1.1. С севера, вдоль ВПП на удалении 800 м. расположены служебные здания высотой до 30 м.

2.1.2. С северо-востока и востока на удалении 800 м. от порога ВПП 25 имеется лес высотой до 20 м., далее на расстоянии 6 км расположены столбы высоковольтной электролинии высотой 40 м.

2.1.3. С востока-юго-востока на удалении 4 и 6 км от порога ВПП 25 находятся трубы высотой до 50 м.

2.1.4. С юга, вдоль ВПП на удалении 200 м. расположены служебные здания, сооружения и лес высотой до 35 м.

2.1.5. С запада и юго-запада на расстоянии 5 и 7 км от порога ВПП 07 находятся трубы высотой до 60 м. и столбы высоковольтной электролинии высотой 60 м.

3. Радиосветотехническое оборудование

3.1. Посадка самолетов на ВПП 07 и 25 обеспечивается средствами посадки:

а/ курсо-глиссадной системой /КГСП/;

б/ системой посадки по 2 приводным радиостанциям;

в/ радиолокационной системой посадки /РСП/;

г/ УКВ радиопеленгаторами.

3.2. Световое оборудование расположено на подходах к ВПП 07 и 25 и состоит из огней подхода, приближения, входных, выравнивания и посадки.

3.3. В полосе подхода к ВПП 25 установлен кодированный световой сигнал красного огня с кодовым сигналом "АД".

4. Подход к аэродрому и полеты в районе аэропорта.

4.1. Подход к аэродрому осуществляется на заданных диспетчерской службой эшелонах, строго по указанным на схемах маршрутам. Отклонение от маршрута полета в Московской зоне и в зоне аэродрома Шереметьево СТРОГО ЗАПРЕЩЕНО. Всякое изменение высоты и маршрута полета может быть сделано только по указанию диспетчерской службы.

4.2. Самолеты, следующие от ОПРС Климентьево, выходя на ОПРС Ивановское на высоте 3600 м. и далее по указанию диспетчерской службы аэродрома Шереметьево производят подход к аэродрому.

1. Description of Aerodrome.

1.1. Sheremetievo aerodrome is situated at 28 km from and N-N-W of the center of Moscow city.

Reference point is in the center of RNWY, position 5558N 3725E. Elevation +100 m, Variation + 8°.

1.2. There is RNWY at the aerodrome. Dimension 3500x80 m. The course of landing 68-248°. All types of aircraft can land at the aerodrome throughout the year.

2. Obstructions.

2.1. There are the following obstructions in the vicinity of the a/d:

2.1.1. North of RNWY at 800m Administration Buildings are situated, height 30m.

2.1.2. N-E and E of RNWY at 800m from threshold 25 there is wood, height 20m, then at 6 km masts of high tension line are situated, height 40 m.

2.1.3. E-S-E at 4 and 6 km of RNWY threshold 25 there are chimneys, height 50 m.

2.1.4. S of RNWY at 200 m along RNWY Administration Buildings, Installations and Wood are situated, height 35 m.

2.1.5. W and S-W of RNWY at 5 and 7 km from RNWY threshold 07 there are chimneys and high tension line masts, height 60 m.

3. Radio and lighting facilities.

3.1. Landing of aircraft on RNWY 07 and 25 is ensured by following facilities:

a/Instrument Landing System/ILS/

b/System of landing using 2 NDBs

c/Radar System of Landing/RSP/

d/VDF stations.

3.2. Lighting facilities are located on approach to RNWY 07 and 25 and consist of approach, lead in, threshold, landing area and RNWY lights.

3.3. Identification red light beacon with code signal "AD" is located in the approach

area to RNWY 25.

4. Approach to a/d and flights in

Airport's Area.

4.1. Approach to Sheremetievo is conducted at flight levels assigned by Sheremetievo CTR service only according to the routes designated in charts. Deviation from flight route in Moscow TMA and in CTR of Sheremetievo a/d is strongly prohibited. Any change of altitude and flight route may be made only in accordance with CTR service instructions.

4.2. Aircraft flying from Klimentievo NDB enter Ivanovskoe NDB at an altitude 3600 m and then conduct approach to a/d in accordance with instructions of Sheremetievo CTR ser-

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

4.3. Самолеты, следующие от ОПРС Серпухов, выходят на приводную радиостанцию аэродрома Внуково, согласно правилам полетов в Московской воздушной зоне и Внуковского аэропорта.

После пролета приводной радиостанции Внуково, самолет следует на ОПРС Опалиха. Пролет ОПРС Опалиха должен быть произведен на высоте 3000 м. и затем по указанию диспетчерской службы аэродрома Шереметьево производится подход к аэродрому.

4.4. до пролета ОПРС Ивановское и ОПРС Опалиха экипажи обязаны установить связь по радио с диспетчерской службой подхода аэродрома Шереметьево и получить все указания по подходу к аэродрому.

5. Посадка.

5.1. С МК 68°.

5.1.1. Самолеты с ТРД и ТВД после пролета ОПРС Ивановское и ОПРС Опалиха следуют на ДПРМ аэродрома. От ДПРМ самолеты следуют с МК = 68° в течение 1 минуты, затем выполняется левый разворот на 180°. После разворота, при полете с МК = 248°, производится снижение с расчетом пролета траверза ДПРМ на высоте 600 м. и продолжает полет до КУР = 240°. По достижении КУР = 240° производится левый разворот и полет до КУР = 290° после чего разворотом выйти на последнюю прямую и произвести посадку.

5.1.2. Поршневые самолеты, после пролета ОПРС Ивановское и ОПРС Опалиха следуют на ДПРМ аэродрома.

После пролета ДПРМ входят в левую "малую коробочку".

Время полета между первым и вторым разворотами - 45 секунд. Третий разворот выполняется при КУР = 240°, четвертый разворот выполняется при КУР = 285° на высоте 300 метров. После разворота с выходом на последнюю прямую производится снижение с расчетом пролета ДПРМ на высоте 200 м., БПРМ на высоте 60 м.

5.2. С МК = 248°.

5.2.1. Самолеты с ТРД и ТВД после пролета ОПРС Ивановское и ОПРС Опалиха делают разворот на МК = 338°, с которым следуют до КУР = 110°, после чего выполняется правый разворот с выходом на МК = 68°, следуя со снижением с этим же курсом с расчетом пролета траверза ДПРМ на высоте 600 м.

При достижении КУР = 110° делают разворот на МК = 158°, с которым следуют до КУР = 70°, после чего со снижением до 400 м. выходят на последнюю прямую с посадочным курсом 248°.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Выполнение третьего разворота при курсовом угле на ДПРМ более 110° ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

5.2.2. Поршневые самолеты после пролета ОПРС Ивановское и ОПРС Опалиха следуют по прямой на БПРМ аэродрома Шереметьево. После пролета БПРМ левым отворотом входят в правую малую коробочку.

Время полета между первым и вторым разворотом - 45 секунд, после второго разворота следуют со снижением до КУР = 120°. Производится третий разворот, после разворота следовать до КУР = 75° произвести четвертый разворот с выходом из него на 300 метров на последнюю прямую и произвести расчет на посадку с условием пролета ДПРМ на 200 м. и БПРМ на 60 м.

4.3. Aircraft flying from Serpuhov NDB enter a/d Vnukovo locator according to the flight rules in Moscow TMA and a/p Vnukovo.

After passing Vnukovo locator aircraft fly to Opaliha NDB. Flight over Opaliha NDB should be made at altitude 3000 m and then conduct the approach to a/d in accordance with a/d Sheremetievo CTR instructions.

4.4. Before passing over Ivanovskoe NDB and Opaliha NDB crews must contact with Approach control of a/d Sheremetievo and get all the necessary instructions for approach to a/d.

5. Landing.

5.1. With course of landing 68°M.

5.1.1. After passing over Ivanovskoe NDB and Opaliha NDB turbo-jet and turbo-prop aircraft fly to LOM of a/d. Passing over LOM aircraft fly for a minute on heading 68°M, then turn left at 180°. After turning when flying on heading 248°M, aircraft descend so as to fly abeam of LOM at 600 m and continue flying when the course angle is 240°. When the course angle is 240° turn left and fly when the course angle is 290°, then turning make the final approach and land at the a/d.

5.1.2. After passing over Ivanovskoe NDB and Opaliha NDB piston aircraft fly to LOM of a/d.

After passing over LOM aircraft join small left rectangular route.

The time of flight between turning on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 secs. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°, the turn on to final is performed when the course angle is 285° at 300 m. After turning and making the final approach descend so as to pass over LOM at 200m and over LIM at 60m.

5.2. With heading 248°M.

5.2.1. After passing over Ivanovskoe NDB and Opaliha NDB turbo-prop and turbo-jet aircraft turn on heading 338°M and fly on this heading when the course angle is 110°, then right turn is performed on heading 68°M continue flying and descend on this heading so as to pass over abeam of LOM at 600 m.

When the course angle is 110°, turn on heading 158°M and fly on this heading when the course angle is 70°, then descending to 400m, make the final approach on heading 248°.

Warning: Turn on to base leg to LOM when the course angle is more than 110° is prohibited.

5.2.2. After passing over Ivanovskoe NDB and Opaliha NDB piston aircraft fly straight to LIM of Sheremetievo a/d. After passing over LIM turn on left and join small right rectangular route.

The time of flight between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 secs. After turning on down-wind leg descend when the course angle is 120°. Turn on to base leg then fly when the course angle is 75°, turn on to final leg, then make the final approach at 300m and land so as fly over LOM at 200m and over LIM at 60m.

CONFIDENTIAL

ПЕРЕЧЕНЬ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ. RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES.												
Аэродром, контрольный пункт Station	Радио- средства Radio facilities	Позывной Call sign	Род работы Em.	Передача Transmits		Прием Receives		Время работы Operati- onal hours	Координаты Coordina- tes	Расположение радиосредств Location		Примечание Remarks
				кГц kc/s	мГц mc/s	кГц kc/s	мГц mc/s			МК Magl	КМ Loc	
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Алитус Alitus	ОПРС NDB	Н З Н Z	AI	450								
Белый Belyj	ОПРС NDB	Т У Т U	A2	1220					5550c 3257b			
Бобрка Bobrka	ОПРС NDB	Ц А С A	AI	432					4939c 2416b			
Бронница Bronica	ОПРС NDB	И П I P	AI	875					4927c 2327b			
Брянск Briansk	Связная A/G	Брянск- контроль Briansk- control	A3	5484 3024		5484 3024		д. н. H. HN				
	Командная подхода APP	Брянск- подход Briansk- approach	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Брянск- старт Briansk- start	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	ОПРС NDB	Н У Н U	A2	325								
Великие Луки Velikie Luki	Связная A/G	Великие Луки- контроль Velikie Lu- ki control	A3	5548 3072 5642 2454		5548 3072 5642 2454		д. н. H. HN д. н. H. HN				

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

COM 1-1
10/05/60

CONFIDENTIAL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Вильнюс /продолжение/ Vilnius /cont./	ДПРМ LO M	П К Р К	A2	295						347	3,900	от ВПП to RWY
	БПРМ LI M	П Р	A2	607						347	1,000	от ВПП to RWY
	ДПРМ LO M	З Х З Н	A2	295						167	3,300	от ВПП to RWY
	БПРМ LI M	З З	A2	607						167	0,341	от ВПП to RWY
Витебск Vitebsk	Связная A/G	Витебск-контроль Vitebsk-control	A3	6560 2890		6560 2890		д. н. н. н.				
	АДС СТР Командная подхода APP	Витебск-подход Vitebsk-approach	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Витебск-старт Vitebsk-start	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	ОПРС NDB	У У У У	A2	524								
Внуково Vnukovo	АДС СТР Командная подхода APP	Внуково-подход Vnukovo-approach	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Внуково-старт Vnukovo-start	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з O/R				
	Командная руления Taxiing	Внуково-вокзал Vnukovo-vokzal	A3	4350		4350						
	УКВ р/пеленг NDF	Внуково-пеленг Vnukovo-peleng	A3		I28 I26		I28 I26					

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

COM 1 2
21/5/80

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Внуково /продолжение/ Vnuково /cont./	KICN ILS									016/196 и 062/242		
	KPM LOC		A2		109,1							
	ГРМ GP		A2		333,8							
	ДПРМ LO M	О Б О В	A2	290						242	4,160	от ВПП to RNMV
	БПРМ LI M	О О	A2	595						242	1,035	от ВПП to RNMV
	ДПРМ LO M	Г Г G G	A2	290						062	3,500	от ВПП to RNMV
	БПРМ LI M	Г G	A2	595						062	1,100	от ВПП to RNMV
	ДПРМ LO M	Т Ц Т Q	A2	290						196	3,274	от ВПП to RNMV
	БПРМ LI M	Т Т	A2	595						196	0,890	от ВПП to RNMV
	ДПРМ LO M	В М W M	A2	290						016	3,869	от ВПП to RNMV
	БПРМ LI M	В W	A2	595						016	0,950	от ВПП to RNMV
Вязьма Wiazma	Связная A/G	Вязьма-контроль Wiazma-control	A3	5642 2454		5642 2454		Д. Н. Н. Н.		5511c 3417a		
	ЖКВ р/пеленг НДР	Вязьма-пеленг Wiazma-peleng	A3		126 119,7		126 119,7					
Золочев Zolochiv	ОПРС NDB	Б В В W	AI	160						4948c 2454b		
Ивановское Ivanovskoe	ОПРС NDB	У М U M	AI	405						5551c 3656b		

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Карсави Karsava	ОМРС MDB	Е Л Е Л	A2	371					56470 2740m			
Киев Kiev	ГРДС UIR Связная A/G	Киев-центр Kiev-center Киев-центр РРФ Kiev-center RPFQ	A3 AI	11390 6618	117,5	11390 6618	117,5	Н 24 Д. Н. ЕЛ НН				При полетах выше 4500 м. When flying above 4500m.
	РДС ACC Связная A/G	Киев-контроль Kiev-control	A3	4678 3102	129	4678 3102	129	Н 24 Д. Н. ЕЛ НН				Обслуживает сектор 190°- 045° ЦМ 06-09 36-39 Serve sector 190-045°; CQ 06-09 36-39
				6684 2854		6684 2854		Д. Н. ЕЛ НН				Обслуживает сектор 045°- 190° ЦМ 06-09 36-39 Serve sector 045-190°; CQ 06-09 36-39
		Киев-контроль РРФ Kiev-control RPFQ	A3 AI	6748 2938		6748 2938		Д. Н. ЕЛ НН				Основной вид работы А3
	КВ р/полет. НДР	УБЦ УВС	AI	5590 2874		3824 2988		Д. Н. ЕЛ НН	50240 3023m			Ем А3

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

COM 1-3
19105100

25X1

25X1
25X1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Киев /продолжен./ Kiev /cont./	АДС СТР Командная подхода APP	Киев-подход Kiev-approach	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з о/Р				
	Командная посадки TWR	Киев-старт Kiev-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з о/Р				
	Командная руления Taxiing	Киев-вокзал Kiev-vokzal	A3	4350		4350						
	УКВ р/пеленг HDP	Киев-пеленг Kiev-peleng	A3		I28 I26		I28 I26					
	ДПРМ LO M БПРМ LI M	З Н ZN З Z	A2 A2	360 739						262 262	3,800 0,850	от ВПП to RWY от ВПП to RWY
	ДПРМ LO M БПРМ LI M	Н Л N L Н N	A2 A2	360 739						082 082	3,450 I,I70	от ВПП to RWY от ВПП to RWY
Климентьево Klimentievo	ОПРС NDB	Р Д R D	AI	985					5540c 3603h			
Кодра Kodra	ОПРС NDB	И У I U	AI	480					5035c 2934h			
Косаны Koshany	ОПРС NDB	Ь Р Y R	AI	490					5058c 3058h			
Ленинград Leningrad	ГРДС UIR Связная A/G	Ленинград-центр РДК Leningrad-center RDPK	A3 AI	II268 6536		II268 6536		д. н. н/н				При полетах выше 4500 м. Осн. вид рабо- ты АЗ When flying above 4500m. Em AZ.

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ленинград /продолжение/ Leningrad	Связная A/G	Ленинград-центр Leningrad-center	A3		II6,5		II6,5	H 24			
	РДС АСС Связная A/G	Ленинград-контроль Leningrad-control	A3	5596 3096		5596 3096		Д. Н.	Н. Н.		Цм 00-07 30-33 СС 00-03, 30-33
				6724 2932		6724 2932		Д. Н.	Н. Н.		Цм 00-03 30-33 СС 00-03 30-33
	КВ р/пелент. НДФ	УТД УТД	AI	3940 2874		3824 3474		Д. Н.	Н. Н.	5947c 30I9	
Львов Lwow	РДС АСС Связная A/G	Львов-контроль Lwow-control	A3	5650 3116		5650 3116		Д. Н.	Н. Н.		Цм 15-18 45-48 СС 15-18 45-48
		Львов-контроль РДФД Lwow-control RDFD	A3 AI	6748 2938		6748 2938		Д. Н.	Н. Н.		Осн. вид р ты А3 Ем А3
	КВ р/пелент. НДФ	УБК УБК	AI	5590 2874		3824 2988		Д. Н.	Н. Н.	4949c 2358	
	АДС СТР Командная подхода APP	Львов-подход Lwow-approach	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з	О/Р		
	Командная посадки TWR	Львов-старт Lwow-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з	О/Р		

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Львов /продолжение/ Lwow /cont./	УКВ р/пеленг. HDF	Львов-пеленг Lwow-peleng	A3		I26		I26					
	ДПРМ LO M БПРМ LI M	Г Д G D Г G	A2 A2	315 650						I35 I35	4,200 1,100	от ВПП to RNWY от ВПП to RNWY
	ДПРМ LO M БПРМ LI M	Ф С F S Ф F	A2 A2	315 650						315 315	4,500 1,050	от ВПП to RNWY от ВПП to RNWY
Минск Minsk	РДС ACC Связная A/G	Минск-контроль Minsk-control	A3	6560 2890 5500 3128	I29	6560 2890 5500 3128	I29	Д. Н. Д. Н.	Н. Н. Н. Н.			ЩЕ 21-24 СР 51-54 ЩЕ 21-24 СР 51-54
	КВ р/пеленг. HDF	Минск-контроль УЦИИ Minsk-control UCIJ УИК УИК	A3 AI	6672 3408		6672 3408		Д. Н.	Н. Н.			Ден. вид расо- та АЗ
	АДС СТР Командная подхода APP	Минск-подход Minsk-approach	A3		I26 II8,I		I26 II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Минск-старт Minsk-start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з O/R				
	УКВ р/пеленг. HDF	Минск-пеленг Minsk-peleng	A3		I26		I26					

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Минск /продолжен./	ДПРМ LO M БПРМ LI M	Н Е N E Н N	A2 A2	321 657						300 300	3,200 0,710	от ВППto RNWY от ВППto RNWY
Минск /cont/	ДПРМ LO M БПРМ LI M	Г К G K Г G	A2 A2	321 657						120 120	3,200 0,800	от ВППto RNWY от ВППto RNWY
Малпил Malpil	ОПРС NDB	Г Л G L	AI	390					5700с 2457			
М.Добронь M.Dobron	ОПРС NDB	М Н M N	AI	570								
Москва Moscow	Связная ЦДС A/G ATCC	Москва РФНХ Moscow RFNV	A3 AI	11312 6716		11312 6716		Д. HJ Н. HN				ЦД 10-13 40-43 аэро и таф CQ 10-13 40-43
	ГРДС Связная UIR A/G	Москва-центр УГАБ Moscow-Centre UGAB	A3 AI	11268 6536		11268 6536		Д. HJ Н. HN				aero and taf При полетах выше 4500 м. Осн. вид рабо- ты А3. When flying above 4500 m. In A3 ЦД 05-15 35-45 Врем. работает только А3 на русском языке CQ 05-15 35-45 Operates temp. only A3 in Russian Обсл. все сект. ЦД 05-08 35-38 Serve all the sectors. CQ 05-08 35-38
	Метеоинформ. Meteo	Внуково-метео УГАБ Vnukovo-meteo UGAB	A3 AI	11198 7705 4656 2770				Д. HJ Д. HN Н 24 Н. HN				
	РДС Связная ACC A/G	УГАБ UGAB	AI	6672 3400		6672 3400		Д. HJ Н. HN				

25X1

CONFIDENTIAL

COM 1-5
10/05/6025X1
25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Москва /продолжен./ Moscow /cont./	Связная A/G	Москва-контроль Moscow-Control	A3	5710 3148	136,5	5710 3148	136,5	H 24 Д. HJ H. HN				Обсл. сектор 094°-175° Serve the sector 094°-175°
				5484 3024	117,5	5484 3024	117,5	H 24 Д. HJ H. HN				Обсл. сектор 175°-223° Serve the sector 175°-223°
				5642 2454		5642 2454		Д. HJ H. HN				Обсл. сектор 223°-040° Serve the sector 223°- 040° Обсл. все сект. Serve all the sectors.
					119,7		119,7					
	KB р/пеленг. HDF	УОД UOD	AI	4700 2884		3840 3474		Д. HJ H. HN	5535c 37I6B			
Нарва Narva	Связная A/G	Нарва-контроль Narva-Control	A3	5596 3096		5596 3096		Д. HJ H. HN				
	ОПРС NDB	Р Л R L	AI	585								
Одесса Odessa	РДС АСС Связная A/G	Одесса-контроль Odessa-control	A3	5700 3488		5700 3488		Д. HJ H. HN				ЦЩ 27-30 57-60 CQ 27-30 57-60
					129		129					
	KB р/пеленг. HDF	УГД UGD	AI	5590 2874		3824 2988		Д. HJ H. HN	4628c 3036B			

25X1

CONFIDENTIAL

25X1
25X1

Индекс Contents	Сокр.наимен. пункта Location Indicators	Станция Station	Позывной Call/sign	Род работы Em.	Частоты кт. день/ночь Frequencies DJ/NN	Форма Form	Время ЦД в минутах часа Time/H+...	Время работы Operational hours	Примечания Remarks
26730	ЕУПВ EUPV	Вильнюс Vilnius	-	-	-	-	-	-	По запросу (OR): на частоте связанных радио- станций. On A/G freq.
27524	ЕУВВ EUVW	Москва/Внуково Moscow/Vnukovo	УГАБ UGAB	AI	6672/3400	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	05-08 35-38	Н 24	По запросу (OR): 26422 26730, 26850, 27731, 27514.
---			УГАБ UGAB Внуково-метео Vnukovo-meteo	AI A3	11198, 7705, 4656/4656, 2770	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	05-15 35-45	Н 24	Временно работает толь- ко АЗ на русском языке. UPN Em A3 Russian lang.
---			РФНН RPNV	AI	11312/6716	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	10-13 40-43	Н 24	
33345		Киев Kiev	Киев-метео Kiev-meteo	A3	4678/3102 6684/2854	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	06-09 36-39	Н 24	
33393		Львов Lwow	Львов-метео Lwow-meteo	A3	5650/3115	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	15-18 45-48	Н 24	
26850	ЕУМН EUMN	Минск Minsk	Минск-метео Minsk-meteo	A3	6560/2890 5500/3128	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	21-24 51-54	Н 24	По запросу (OR): 27524, 26730, 26422.
33837	ЕУКО EUKO	Одесса Odessa	Одесса-метео Odessa-meteo	A3	5700/3488	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	27-30 57-60	Н 24	
26422	ЕУПР EUPR	Рига Riga	Рига-метео УАОИ Riga-meteo UAOT	A3 AI	5548/3072	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	24-27 54-57	Во время по- летов но	По запросу (OR): 26850, 26730, 26524.
27731	ЕУВД EUVD	Рязань Riazan	-	-	-	-	-	-	По запросу на частоте аэродрома Внуково. O/R on A/D Vnukovo freq.
27514	ЕУВС EUVS	Шереметьево Sheremetievo	-	-	-	-	-	-	По запросу на частотах аэродрома Внуково. O/R on A/D Vnukovo freq.

NOT FOR PUBLICATION
INFORMATION

CONFIDENTIAL

REF 3-1
10/05/60

CONFIDENTIAL

AGA 6-3
10/05/60

25X1

6. Зоны ожидания.

6.1. Для ожидания очереди на посадку самолетов с ТРД, ТВД и поршневых установлены две зоны ожидания, которые расположены над ДПРМ системы ОСП.

6.1.1. Зона ожидания № 1 - над ДПРМ с МКпос. = 248°, полет в которой производится по большому правому прямоугольному маршруту.

6.1.2. Зона ожидания № 2 - над ДПРМ с МКпос. = 68°, с выполнением полета по большому левому прямоугольному маршруту. Время полета от ДПРМ с МК = 68° до первого разворота одна минута.

6.2. Для самолетов с поршневыми двигателями полет в зонах производится по "малым коробочкам". После выполнения первого разворота до начала второго разворота осуществляется полет в течение 45 сек.

В зоне ожидания самолеты эшелонируются по высотам через 300 м. по стандартному давлению и устанавливаются диспетчером посадки.

6.3. При необходимости производства внеочередной посадки для поршневых самолетов командир экипажа обязан доложить диспетчеру посадки и с его разрешения и указания выполнить внеочередной заход на посадку, для чего выйти на ДПРМ на заданном эшелоне и после пролета ДПРМ следовать без снижения с посадочным курсом в течение одной минуты, далее с этим же курсом производится снижение не более трех минут до высоты, указанной диспетчером, затем выполнить первый разворот и следовать по коробочке, со снижением для захода на посадку. Пролет траверза ДПРМ/после второго разворота/ на высоте 300 м.

7. Выход с аэродрома самолетов ТРД и ТВД.

7.1. При взлете с МК = 68°.

7.1.1. После взлета и набора высоты 200 м. производится левый разворот на 90° и с МК = 338° набирается высота 2000 м., затем производится левый разворот с выходом на МК = 190°, с которым продолжается полет с набором высоты до КУР = 270°. Далее правым разворотом, с набором высоты выходят на ОПСР Осташево.

7.1.2. При выходе в южном направлении на ОПСР Черная Грязь после взлета производится набор высоты 2000 м., как указано в п.7.1.1. При достижении высоты 2000 м. с левым разворотом на МК = 170° следуют на ОПСР Опалиха с набором высоты 5000 м. и далее через аэродром Внуково на ОПСР Черная Грязь.

7.2. При взлете с МК = 248°.

7.2.1. После взлета и набора высоты 200 м. производится правый разворот на 90° и с МК = 338° набирается высота 2000 м. По достижении этой высоты выполняется правый разворот с выходом на МК = 205°, с которым следуют до КУР = 250° на ДПРМ аэродрома. Далее правым разворотом выходят на ОПСР Осташево.

7.2.2. При выходе в южном направлении на ОПСР Черная Грязь после взлета производится набор высоты 2000 м., как указано в п.7.2.1. При достижении высоты 2000 м. выполняется правый разворот с выходом на МК 185°, с которым следуют на ОПСР Опалиха с набором высоты 5000 м. и далее через аэродром Внуково на ОПСР Черная Грязь.

7.3. Набор высоты при выходе с аэродрома производится с расчетом пролета траверза аэродрома Череметьево на высоте не ниже 4000 м. После пролета траверза аэродрома экипаж обязан перейти на связь с КДП аэродрома Внуково.

6. Holding areas.

6.1. For the sequence of landing there established 2 holding areas for turbo-prop, turbo-jet and piston aircraft located over LOM, system of landing using 2 NDBs.

6.1.1. Holding area N 1 - over LOM, the course of landing 248°M, flight in holding area N 1 is conducted according to big right rectangular route.

6.1.2. Holding area N 2 - over LOM, the course of landing 68°M, flight in holding area N 2 is conducted according to big left rectangular route. The time between LOM with heading 68°M and turning on to cross-wind leg is one minute.

6.2. For piston aircraft flight in holding areas is conducted according to small rectangular route. The flight between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is conducted during 45 secs.

Vertical separation between aircraft in holding areas is 300m according to standard pressure and set by landing controller. 6.3. For the extraordinary landing for piston aircraft the commander-in-chief who is asking for emergency landing should report about it to the landing operator. On receiving the clearance commander-in-chief makes extraordinary landing: at the assigned level aircraft fly to LOM after passing over LOM fly with course of landing during one minute without descend, then with the same course aircraft descend not more than 3 minutes up to the level assigned by landing controller, turn on to cross-wind leg and rectangular route is conducted, then descend for approaching-to-land. Flight over abeam of LOM after turning on down-wind leg is conducted at an altitude 300 m.

7. Departure procedure for turbo-prop and turbo-jet aircraft.

7.1. For take-off on heading 68°M. 7.1.1. After take-off and climb to 200m, turn left at 90° and climb to 2000m on heading 190°M proceed on this heading climbing when the

course angle is 270°. Then turning right and climbing, pass over Ostashevo NDB.

7.1.2. When passing over Chernaya Griez NDB in Southern direction after take-off climb to 2000m as designated in para. 7.1.1. At an altitude 2000m turn left on heading 170°M fly to Opaliha NDB climbing to 5000m and then passing

over Vnukovo a/d fly to Chernaya Griez NDB.

7.2. For take-off on heading 248°M. 7.2.1. After taking-off and climbing to 200m turn right at 90° on heading 338°M climb to 2000 m. At this altitude turn right taking heading 205°M and continue flying on this heading to a/d LOM when the course angle is 250°. Then turning right pass over Ostashevo NDB.

7.2.2. Passing over Chernaya Griez NDB in Southern direction after taking-off climb to 2000m as designated in para. 7.2.1. At an altitude 2000m turn right taking heading 185°M and proceed on this heading to Opaliha NDB climbing to 5000m and then passing over Vnukovo a/d fly to Chernaya Griez NDB.

7.3. When departing from a/d climb so as to pass over abeam of Sheremetievo a/d at an altitude not lower than 4000m. After passing over abeam of a/d the crew should contact with TWR of Vnukovo a/d.

25X1

25X1

8. Выход с аэродрома самолетов
с поршневыми двигателями

8.1. На ОПРС Осташево.

Самолеты после взлета и набора высоты 900 м. над аэродромом по указанию диспетчерской службы следуют по прямой на ОПРС Осташево. После прохода траверза ОПРС Ивановское продолжают полет на 900 м. или с набором высоты следующего эшелона 1500 м.

8.2. На ОПРС Опалиха.

Самолеты после взлета по указанию диспетчерской службы набирают высоту заданного эшелона над аэродромом, после чего по прямой выполняют полет на ОПРС Опалиха через аэродром Внуково и далее на ОПРС Черная Грязь.

8. Departure procedure for piston
aircraft.

8.1. To Ostashevo NDB.

After taking-off and climbing to 900m above a/d according to CTR service instructions aircraft fly straight to Ostashevo NDB. After passing over abeam of Ivanovskoe NDB continue flying at 900m or climbing to the next flight level 1500m.

8.2. To Opaliha NDB.

After taking-off according to CTR service instructions aircraft climb to the assigned flight level above a/d, then fly straight to Opaliha NDB passing over Vnukovo a/d and then fly to Chernaya Gряз NDB.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

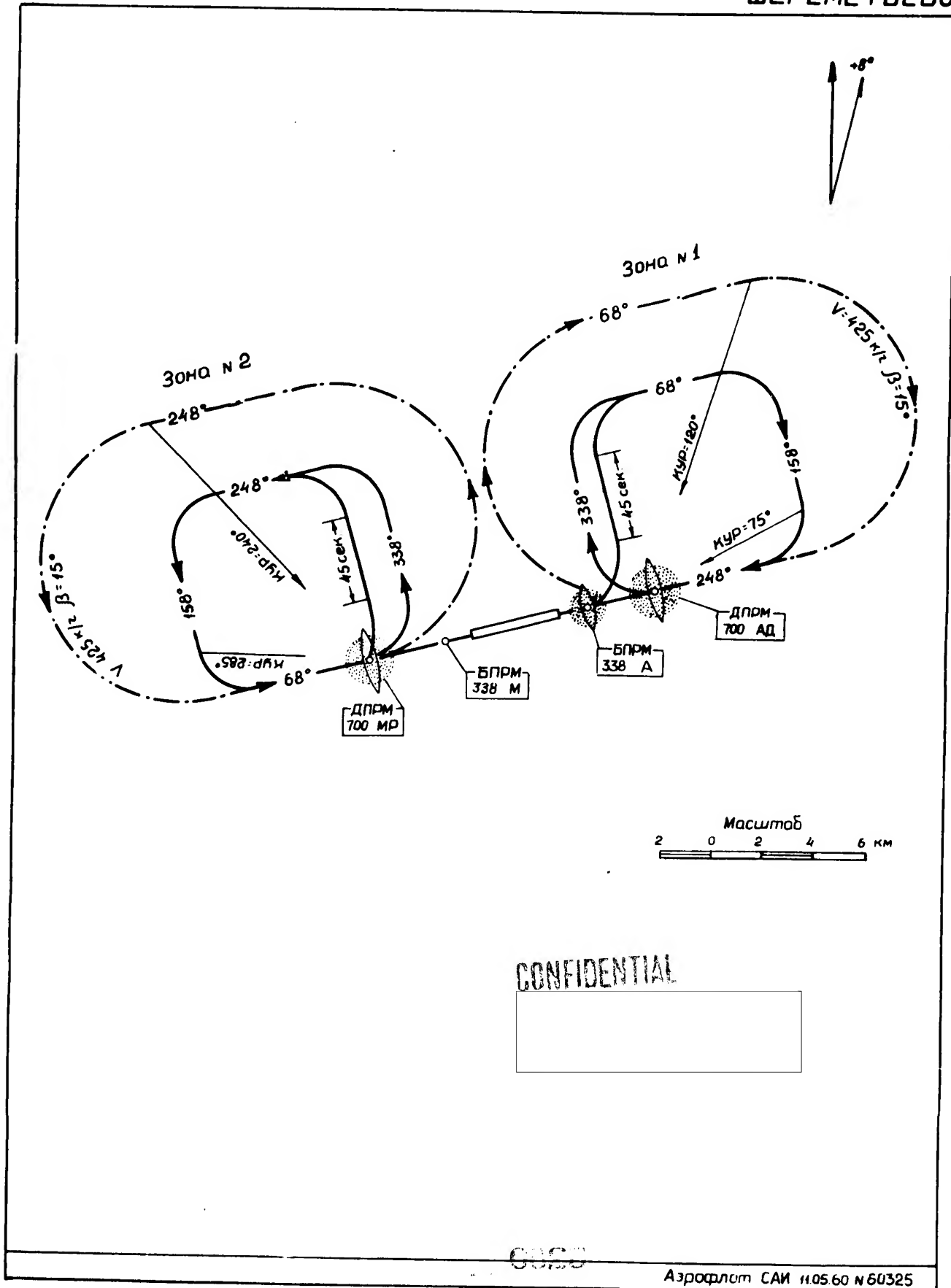
CONFIDENTIAL

Р.С.А. 6-4
10.05.60

МОСКВА 25X1

Зоны ожидания

ШЕРЕМЕТЬЕВО



CONFIDENTIAL

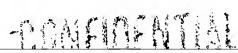
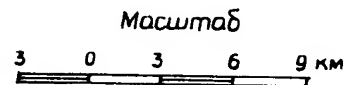
25X1

Аэрофлот САМ 11.05.60 №60325

25X1

10/05/60

МОСКВА
ШЕРЕМЕТЬЕВО



25X1

Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

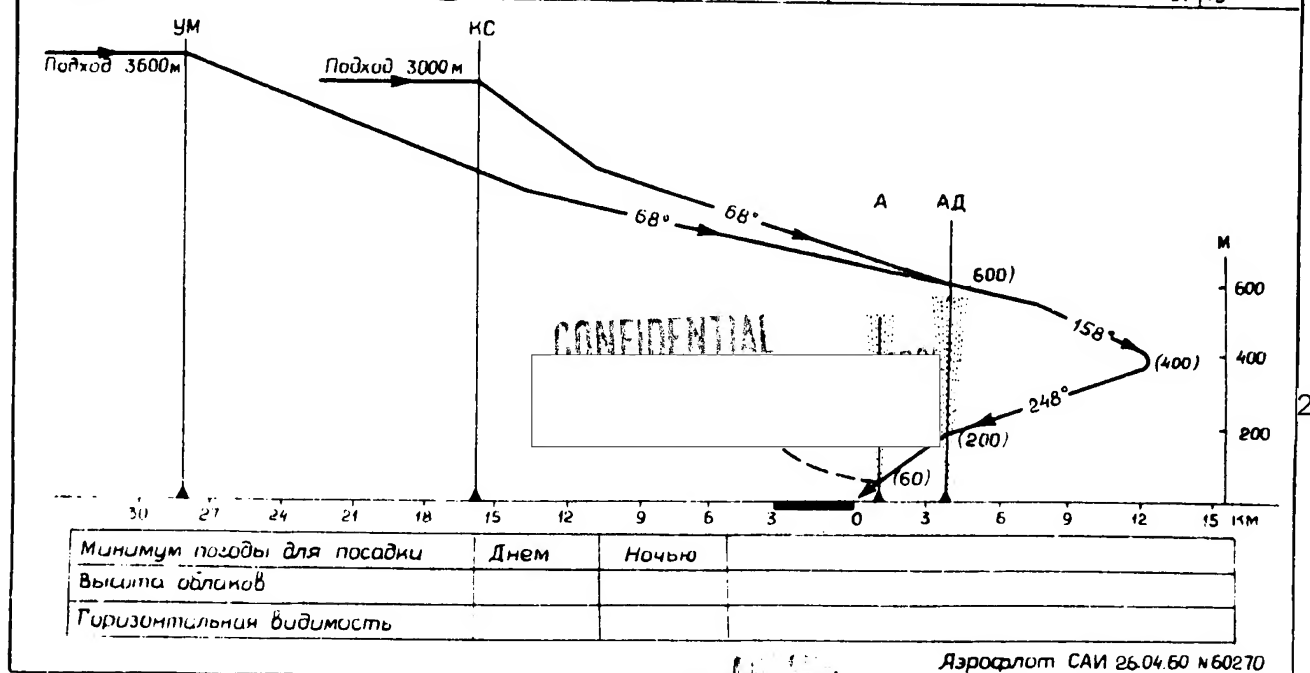
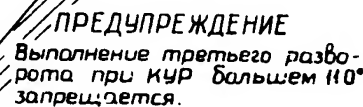
Язросфлот САИ 26.04.60 №60273

10/05/60

25X1

Пре́вышение
над ур. моря +190 м

МОСКВА
ШЕРЕМЕТЬЕВО



Дэрофлот САИ 26.04.60 № 60270

CONFIDENTIAL

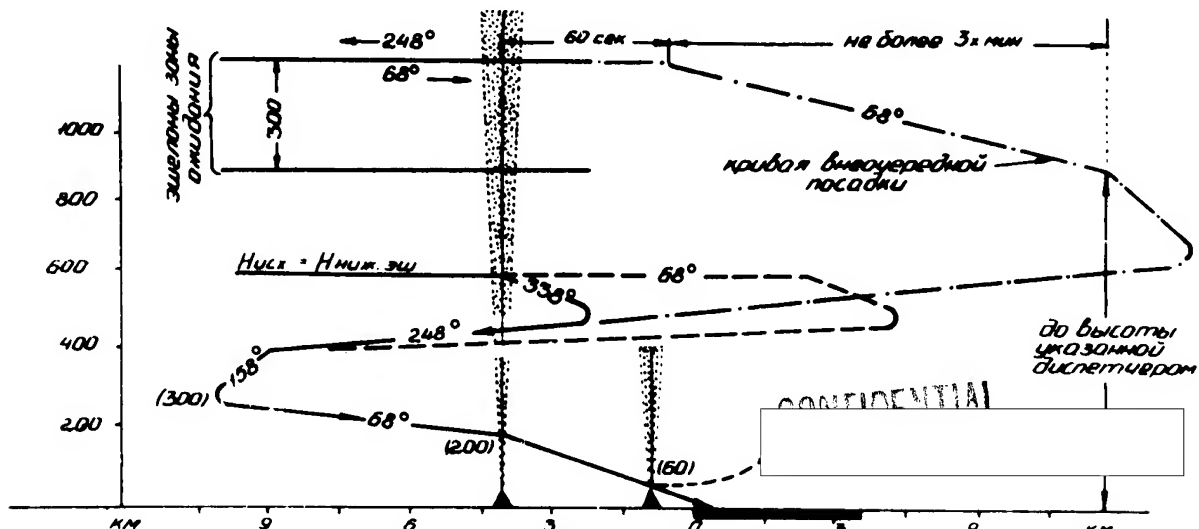
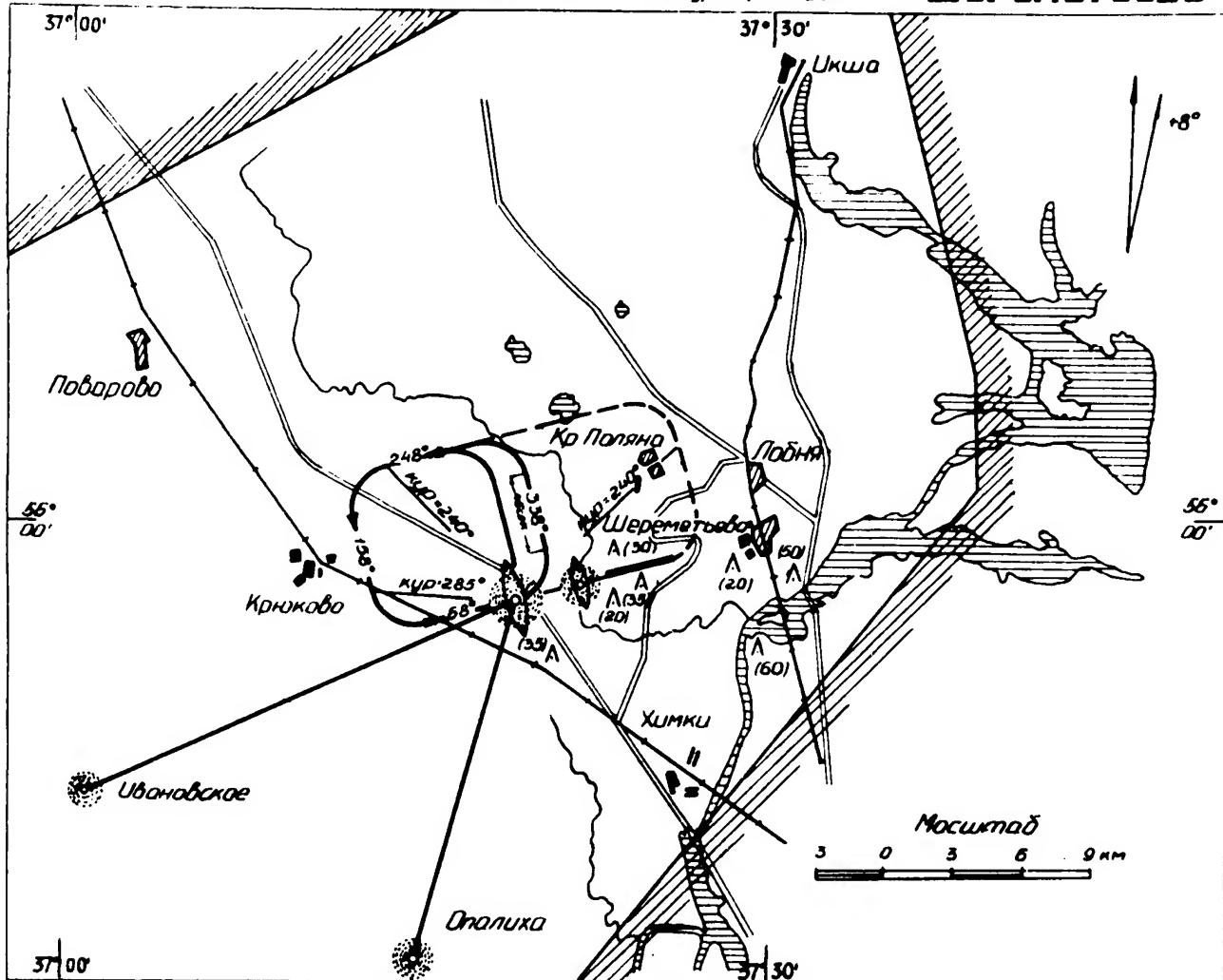
AGA 6-7
10/05/60МОСКВА
ШЕРЕМЕТЬЕВО

25X1

Схема пробытия облаков
и захода на посадку по
УСП для пришедших
самолетов

Посадочный
МК = 68°

Температура
над ЦО моря = 190 м



CONFIDENTIAL

25X1

Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высоты облаков		
Горизонтальная видимость		

Аэропорт [АЦ 09 05 60 N 60.317

CONFIDENTIAL

10/05/68

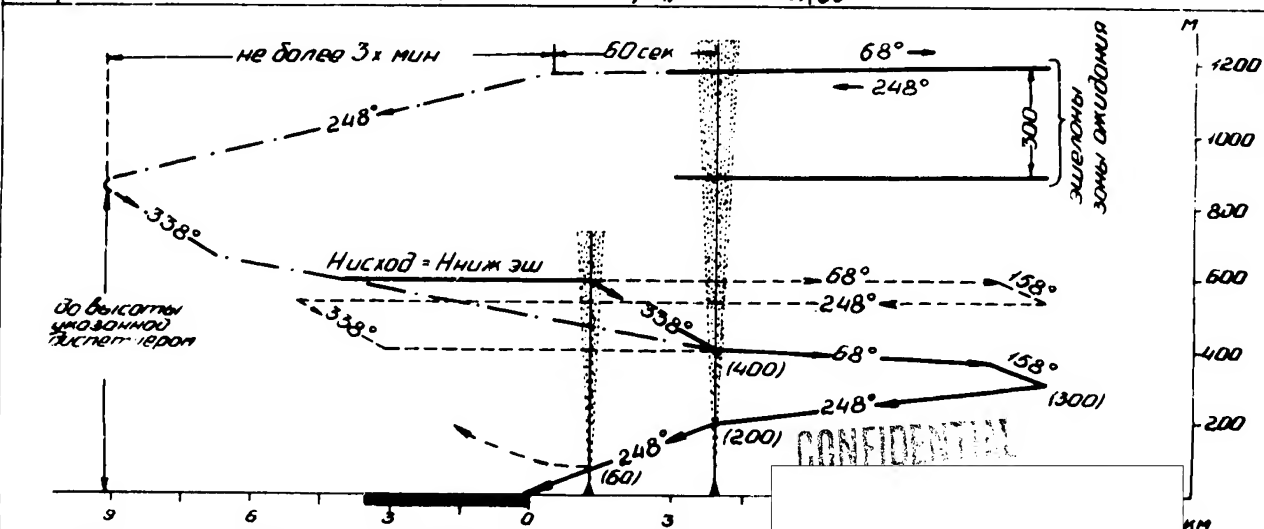
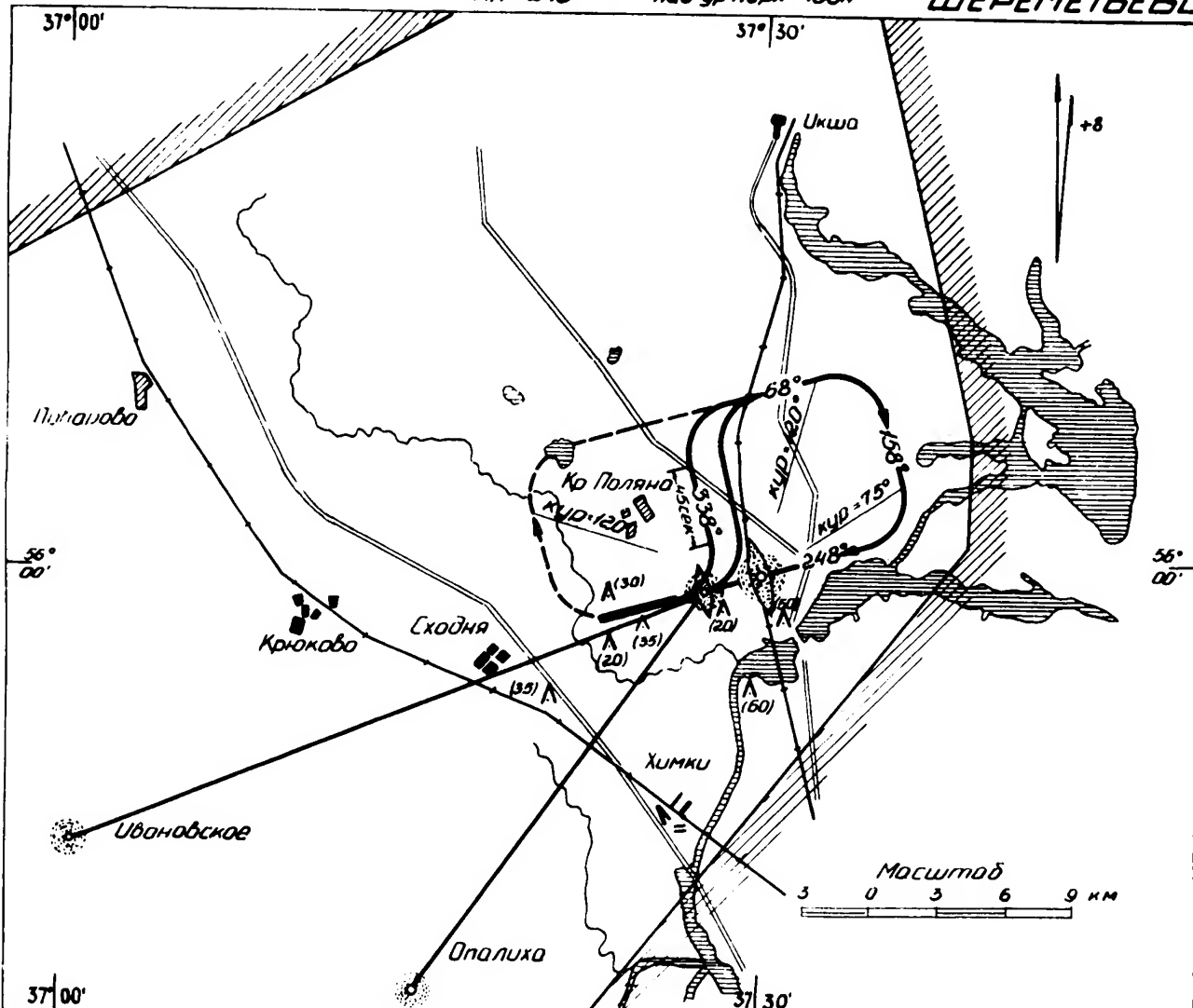
МОСКВА

ШЕРЕМЕТЬЕВО

Схема пробывания облаков
и захода на посадку по
ОСП для поршневых само-
летов

Посадочный
МК = 248°

Пребывание
над зр моря = 190м



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков		
Горизонтальная видимость		

Аэропорт С АУ 09 05 60 N 60318

		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Одесса /продолжение/ Odessa /cont./	АЛС Командная подхода APP Командная посадки TWR УАВ р/пеленг. VDP	Одесса-подход Odessa-approach Одесса-старт Odessa-start Одесса-пеленг Odessa-peleng	A3 A3 A3		I26 II8,I I28 II8,I I26		I26 II8,I I28 II8,I I26	п/з O/R п/з O/R				
[REDACTED]	ДПМ LO M ДПМ LI M	Г О Г	A2 A2	389 790						175 175	4,090 0,990	от БПП to RNWY от БПП to RNWY
	ДПМ LO M ДПМ LI M	Д У Д	A2 A2	389 790						355 355	3,610 0,550	от БПП to RNWY от БПП to RNWY
	ОНРС NDB	Ф Е Ф Е	AI	487					54I2c 3855B			
	ОНРС NDB	К С К С	A2	565					5549c 37I6B			
Остапенко Ostapenko	ОНРС NDB	М Д М Д	AI	1005					5550c 3553B			
Петров Павлович Петров Павл. Petrov Pavlovsk Kakorutskii	УАВ р/пеленг. NDF	УХГ УНГ	AI	5724 3906		3824 2988		д. HJ H. HN	5308c I582B			
Пили Pil	ОНРС NDB	Д Ц Д Ц	AI	425					4953c 3I07B			
Плесенитсы Pleschenitsy	ОНРС NDB	О К О К	AI	375					5425c 2750B			

25X1

25X1

CONFIDENTIAL
COM 1-6
"nos/6c"

25X1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Рени Ren1	ОПРС NDB	Б Р BR	AI	741								
Рига Riga	ГРДС Связная UIR A/G	Рига-центр Riga-centre Рига-центр/УАОИ Riga-centre/UAOI	A3 AI	11268 6536	119,7	11268 6536	119,7	Н 24 д. HJ н. HN				При полетах выше 4500 м. Осн. вид рабо- ты: АЗ When flying above 4500 m. Em A3
	РДС Связная ACC A/G	Рига-контроль УАОИ Riga-control UAOI Рига-контроль Riga-control	A3 AI A3	5548 3072 6582	I29	5548 3072 6582	I29	д. HJ н. HN Н 24				ИЗ 24-27 54-57 СР 24-27 54-57
	АЗ р/пеленг. HDF	УМЦ UMC	AI	3918 2868		3446 2924		д. HJ н. HN	5700с 2403в			Всходит в часы полета НО
	АДС Командная подхода OTR APP	Рига-подход Riga-approach	A3		126 118,1		126 118,1	п/з O/R				
	Командная трассы TWR	Рига-старт Riga-start	A3		126 118,1		126 118,1	п/з O/R				
	АЗ р/пеленг. HDF	Рига-пеленг Riga-peleng	A3		126 118,1		126 118,1					

25X1

CONFIDENTIAL
25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Рига /продолжение/ Riga /cont./	ДПРМ LO M БПРМ LI M	В Т W T В W	A2 360 A2 732							I45 I45	3,620 I,050	от ВПП to RWY от ВПП to RWY
Рыков Rykov	ОПРС NDB	Ф К P K	A1 642						4857c 2303z			
Рязань Riazan	АДС Командная подхода CTR APP Командная посадки TWR	Рязань-подход Riazan-approach Рязань-старт Riazan-start	A3 A3		II8,I II8,I		II8,I II8,I	п/з о/в п/з о/в				
	КГСП ILS КРМ LOC ГРМ ФР		A2 A2		I09,5 333,8					064/244		
	ДПРМ LO M БПРМ LI M	A P A R A A	A2 680 A2 329							244 244	4,200 I,035	от ВПП to RWY от ВПП to RWY
	ДПРМ LO M БПРМ LI M	Л M L M Л L	A2 680 A2 329							064 064	4,000 I,000	от ВПП to RWY от ВПП to RWY
Саврань Savran	Связная A/G	Саврань-контроль Savran-control	A3		I26		I26	H 24 Д. HJ Н. HN				
Свирь Svir	ОПРС NDB	Ф Ц P C	A1 770						5448c 2618z			
Семеновка Semenovka	ОПРС NDB	Л И L I	A1 435						5210c 3235z			

25X1

CONFIDENTIAL

COM 1-7

25X1

25X1

	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Серпухов Serpuhov	ОПРС NDB	Д Р Д R	AI	415					5455c 3723в			
Старая Staraya	ОПРС NDB	Л Д L D	AI	490								
Сталинно Stalino	ОПРС NDB	У Л U L	AI	1082					4702c 3017в			
Хост Host	ОПРС NDB	Н П N P	AI	770								
Черная Грязь Chernaia Grias	ОПРС NDB	И Д I P	AI	688					5458c 3647в			
Шереметьево Sheremetievo	АДС Командная подхода CTR APP	Шереметьево- подход Sheremetievo approach	A3		II8,I		II8,I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Шереметьево-старт Sheremetievo- start	A3		II8,I II7		II8,I II7	п/з O/R				
	Командная руления Taxiing	Шереметьево- вокзал Sheremetievo- voksal	A3	4350		4350						
	КГСН ILS KPM LOC ГРМ GP		A2 A2		109,5 333,8					068/248		
	ДЛРМ LO M БЛРМ LI M	А Д А D А А	A2 A2	700 338						248 248	3,800 1,140	от БНН toRNWY от БНН toRNWY
	ДЛРМ LO M БЛРМ LI M	М Р М R М М	A2 A2	700 338						068 068	4,080 1,100	от БНН toRNWY от БНН toRNWY

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Шереметьево /продолжение/ Sheremetievo cont./	Посадочный р/локатор PAR									068/248		
Шепетовка Shepetovka	ОПРС NDB	С В S W	AI	830					50IIc 2702B			
Ихнов Iuhnov	ОПРС NDB	У К U K	AI	437					5442c 35I8B			

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

COM 1-8
10/05/60

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Phone:
Moscow B-3-96-43
Telegraphic address:
Aeron. NOF EUUU
Comm. - Moscow
Aeroflot sal

NOTAM-USSR
GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF THE
USSR
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S. A. I.
Moscow, U. S. S. R.

N14/60
2c
10.04.60

25X1



With effect from 1-st of April 1960 a new numeration of Notams USSR Class One and Class Two will be introduced. Simultaneously a new edition of temporary Aerodromes and Radionavigation information Guide 1960 comes into being. Notams in force on the 1-st of April are enumerated in Appendix of Check List.

Appendix: according to the text,
5 pages.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Appendix
to Notam Class two
B 14 from 01.04.60.

AERONAUTICAL INFORMATION
SERVICE OF AEROFLOT
under COUNCIL OF MINISTERS
OF USSR.

Check list
of Notams USSR class one
and class two in force on
April 1st 1960.

In connection with introduction of a new system, from the
1st of April 1960, Aeronautical Information Service of USSR
introduces anew undermentioned numeration of Notams USSR
Class one and class two.

NOTAMS USSR CLASS 1.

№	Text
1	2
1/60	RIGA FIR. WEF 020460 BORDER of Riga FIR across the Baltic Sea will be line joining successively following positions 5428N 1940E 5551N 1733E 5700N 1950E 5900N 2100E 5750N 2200E.
2/60	AERODROME VNUKOVO. At aerodrome Vnukovo WEF 250360, runway 062/242 will be closed for maintenance UFN. Taxiing according to instructions of TWR operator. Details are included in Notam class two.
3/60	AERODROME LWOV. At aerodrome Lwow maintenance of concrete run- way 135/315 completed. Taking off and landing of aircraft on concrete runway 135/315. Maintenance work of concrete runway 045/225 will be carried on UFN.
4/60	AERODROME MIENSK. Aerodrome Minsk is closed UFN due to reconstruc- tion of runway 120/500.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2
5/60	<p>AERODROME VNUKOVO.</p> <p>WEF 010460 AT Vnukovo A/G stations 5642/2454 5710/3148 5672/3400 5484/3024 kc/s, at Velikie Luki c/s Futliar A/G 5642/2454 kc/s, at Viasma c/s Temsa A/G 5642/2454 kc/s, meteorostations at Vnukovo 11198/7705 4656/2770 kc/s and HDF of Vnukovo Velikie Luki will exercise changeover of night freq. at 0600 msk, day freq. at 2130 msk. Long range stations of Vnukovo A/G FIR 11268/6536 kc/s, ATCC 11312/6716 kc/s will exercise changeover of night freq. at 0530 msk day freq. at 2000 msk.</p>
6/60	<p>AERODROME VILNUS.</p> <p>At aerodrome Vilnius grass got soaked, landing exactly on concrete runway 167/347 degrees, taxiing exactly on taxiways according to instructions of TWR operator.</p>
7/60	<p>CHANGE OF FREQ.</p> <p>WEF 010460 at Riga, Velikie Luki, Vilnius A/G stations 5548/3072 kc/s will exercise changeover of night freq. at 0800 msk, day freq. at 2100 msk, at Riga HDF will exercise changeover of night freq. at 0630 msk, day freq. at 2130 msk. A/G station 6582 kc/s operates only in the day time in operated hours.</p>
8/60	<p>CHANGE OF FREQ.</p> <p>WEF 010460 at Minsk and Vilnius HDF, A/G stations 6560/2890 6672/3408 kc/s, A/G station at Vitebsk c/s Vetluga 6560/2890 kc/s will exercise changeover of night freq. at 0630 msk day freq. at 2130 msk. A/G station 5500/3128 kc/s at Minsk operates only in the day time from 0500 msk to 2130 msk.</p>
9/60	<p>AERODROME VNUKOVO.</p> <p>At Vnukovo light code beacon with course of landing 242 Deg. M is not available UFN.</p>

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

- 3 -

25X1

1	2
10/60	<p>CHANGE OF FREQUENCIES.</p> <p>WEF. 010460 at Kiev A/G station 4678/3102 6684/2854 6748/2938 kc/s, at Savran c/s Lebedka 6684/3102 kc/s, at Lwow 5650/3116 6748/2938 kc/s with exercise changeover of night freq. at 0700 msk day freq. at 2000 msk. HDF of Kiev, Lwow, Odessa will exercise changeover of night freq. at 0730 msk day freq. at 1900 msk.</p>

NOTAMS USSR CLASS TWO.

MM	Text
1	2
1/60	<p>AERODROME Lwow.</p> <p>At aerodrome Lwow runway 045/225 deg. is closed for maintenance, taxiing and overtaking of this runway is prohibited. From the threshold of runway 315 deg. for a distance of 300m excavation in connection with extension of runway is in progress. The maximum height used in work implements - 4m. Taking off and landing of aircraft on runway 315 deg. only when ceiling is not lower than 100m and horizontal visibility not less than 1500m in the day time and not less than 2000m at night. Be cautious when landing.</p>
2/60	<p>AERODROME RIGA.</p> <p>At aerodrome Riga maintenance works of concrete runway 145/325 deg. are in progress UFN. Take off and landing only on grass strips with course of landing M 176/356 deg. and course of landing 145/325 according to following weather minima: course 145 M - in the day time for take off and landing, ceiling is 200m, visibility is 1500m, at night for take off and landing 150/1500m, course 176/356 and 325 M in the day time for take off 150/1500m, landing 200/2000m, at night for take off 200/2000m, for landing 300/3000m. Grass strip with course 176/356 M is equipped with white runway lights spaced at intervals of 50 m at a distance of 2000m. When landing on grass strip with course 145 M landing lights are used on the left side, when landing with course 325 M the same lights are used on the right side. Grass strip with course 176/356 M length 2100m, width 80m, situated on the west side of concrete runway, grass strip with course 145/325 M length 1600m width 70m situated parallel on the east side of concrete runway. Ask you to warn the crews.</p>

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

- 4 -

25X1

- | 1 | 2 |
|------|---|
| 3/60 | <p>AERODROME VNUKOVO.</p> <p>Order of taxiing of aircraft at aerodrome Vnukovo from 21.03.60.</p> |
| 4/60 | <p>AERONAUTICAL WARNING A/D VNUKOVO.</p> <p>In the region of aerodrome Vnukovo NW of aerodrome at a distance of 2500 m from the centre of aerodrome a brick chimney is build height 30m a.a.l. and 234m MER, is marked by lights. SE of aerodrome at a distance of 7000m a mast height 40m a.g.l. and 229m MER. Temporaly the mast is not marked by lights.</p> |
| 5/60 | <p>AERONAUTICAL WARNINIG A/D VNUKOVO.</p> <p>At aerodrome Vnukovo at a distance of four km with course 77 deg. M from the centre of aerodrome cranes are placed height 25m a.a.l. and 229m MER. At night cranes are marked by lights.</p> |
| 6/60 | <p>AERODROME VNUKOVO.</p> <p>At aerodrome Vnukovo runway thresholds have following elevations a.m.s.l.: with course of landing 062 deg. M - 193m, with course of landing 242 deg. M - 204m with course of landing 016 and 196 deg. M - 193m.</p> |
| 7/60 | <p>AERODROME VNUKOVO.</p> <p>At aerodrome Vnukovo the only glide path of descending is established when landing on runway 242 and 62any system of landing SP, OSP, RSP may be used. G.P.- 2°40'. Hight of passing of LO and LI is marked according to pressure at the beginning of runway. Pressure is received from TWR.</p> |
| 8/60 | <p>AERONAUTICAL WARNING.</p> <p>In the region of aerodrome Velikie Luky in the SE direction at a distance 2000m from the beginning of runway a mast is placed height 32m a.a.l. The mast is not marked by lights. Caution is adviseable.</p> |

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

- 5 -

- | 1 | 2 |
|-------|--|
| 9/60 | <p>AERONAUTICAL WARNING A/D VNUKOVO.</p> <p>In the region of aerodrome Vnukovo cranes are placed: course 035 deg. M at a distance of 1000m height 50m, course 255 deg. M at a distance of 1100m height 50m, course 310 deg. M at a distance 2500m height 35m. Directions and distances are given from the centre of aerodrome, the centre of aerodrome is placed with course 220 deg. M at a distance of 1000m from airport building. Heights are given a.a.l. Obstructions are marked by lights. Ask you to warn crews.</p> |
| 10/60 | <p>AERONAUTICAL WARNING.</p> <p>At aerodrome Vilnius work is in progress on a new runway with course 17-197 deg. M, which crosses runway 167-347 deg. at a distance 335m from the beginning of runway with course of landing 347 deg. In the place of crossing runways at a distance of 35-40m from touch down zone lights excavation is in progress, extreme caution is advisable for all the crews. Taking off and landing is only on concrete runway 167/347 deg., taxiing should be carried out exactly according to instructions of TWR.</p> |
| 11/60 | <p>AERODROME VELIKIE LUKY.</p> <p>Aerodrome Velikie Luky controls landing of aircraft only with all up-weight up to 30 tons.</p> |
| 12/60 | <p>AERONAUTICAL WARNING.</p> <p>In the region of aerodrome Lwow at a distance of 7,3km 62 deg. from the centre of aerodrome a mast is placed, its height 246m A.A.L. The mast is marked by lights.</p> |
| 13/60 | <p>AERONAUTICAL WARNING AERODROME LWOW.</p> <p>At aerodrome Lwow maintenance of concrete runway 135/315 completed. Taking off and landing of aircraft is carried out on concrete runway 135/315 Maintenance works of concrete runway 045/225 will be carried on UFN.</p> |
- Notams USSR class one and class two published before and not included in the Check list were either included in the Aeronautical Information Guide of Aeroflot which is sent or were cancelled.

Aeronautical Information
Service of Aeroflot.
Moscow.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Phone:
Moscow B-3-96-43
Telegraphic address:
Aeron. NOF EUUU
Comm.—Moscow
Aeroflot sat

NOTAM—USSR
GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET
UNDER THE COUNCIL OF MINISTERS OF THE
USSR
AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
S. A. I.

Moscow, Ul. Razina, 9

V15/60
2C
12 04.60

25X1

**ORGANISATION OF UPPER FLIGHT
INFORMATION REGIONS /UIR/.**

1. ORGANISATION.

1.1. To ensure flights at 4500 m and higher special Upper flight information regions /UIR/ are established for management and control of transport aircraft on International Airways of USSR within established boundaries.

1.2. UIR are territorially organised out of one or several Flight information regions /FIR/ and extended Control Zones /CTR/ within their real boundaries.

1.3. On international Airways within USSR territory following Upper flight information regions are established:

1.3.1. Moscow UIR, in which Moscow FIR is included. Boundaries of UIR in the region of International Airways run between following positions:

in the direction of flight to Riga: 5708N 3111E; 5536N 3111E;

in the direction of flight to Vilnius: 5536N 3111E;

5401N 3134E;

in the direction of flight to Kiev: 5232N 3155E; 5138N 3422E;

in the direction of flight to Tashkent: 5315N 3958E;

5341N 4140E; 5425N 4347E.

1.3.2. Kuibyshev UIR consisting of Kuibyshev FIR, extended Pensa Control Zone /CTR/. Boundaries of UIR in the region of international Airways run between following positions:

in the direction of flight to Moscow: 5315N 3958E;

5341N 4140E; 5424N 4347E;

in the direction of flight to Tashkent: 4926N 4651E;

5219N 5155E.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

-2-

1.3.3. Aktubinsk UIR consisting of Aktubinsk FIR and extended Ural CTR. Boundaries of UIR in the region of International Airways run between following positions:
in the direction of flight to Moscow: 4926N 4651E; 5219N 5555E;
in the direction of flight to Tashkent: 4540N 6000E;
4705N 6110E; 4727N 6500E.

1.3.4. Tashkent UIR consisting of Tashkent FIR, Stalinabad FIR and extended Dzusalin CTR. Boundaries of UIR in the region of International Airways run between following positions:
in the direction of flight to Moscow: 4540N 6000E;
4705N 6110E; 4727N 6500E;
IN the direction of flight to Kabul: along the state border of USSR;
in the direction of flight to Alma-Ata: 4357N 7200E;
4254N 7200E; 4135N 7007E.

1.3.5. Kiev UIR consisting of Kiev FIR, Lwow FIR, Odessa FIR. Boundaries of UIR in the region of International Airways run between following positions:
in the direction of flight to Moscow: 5232N 3155E;
in the direction of flight to Budapest: along the state border of USSR;
in the direction of flight to Bucharest: along the state border of USSR;
in the direction of flight Warsaw - Stariava - Hust - Bucharest: along the state border of USSR.

1.3.6. Riga UIR consisting of Riga FIR, Minsk FIR, extended Vilnius and Tallin CTR. Boundaries of UIR in the region of international Airways run between following positions:
in the direction of flight to Moscow: 5708N 3111E;
5536N 3111E;
along the Baltic Sea: 5428N 1940E; 5551N 1733E; 5700N 1950E;
5900N 2100E; 5930N 2230E;
further along the boundary of Chelsinky FIR up to the boundary of Leningrad UIR in the point with positions: 6028N 2747E.

25X1

25X1


CONFIDENTIAL


25X1

- 3 -

1.3.7. Leningrad UIR within the boundaries of existing FIR.
Boundaries of UIR in the region of International Airways run
between following positions:

in the direction of flight to Moscow: 5708 N 3111E; 5836N
3548E;
in the direction of flight to Chelsinky: 6032N 2747E;
5923N 2811E;
5749N 2736E.

PLANNING OF FLIGHTS.

In connection with establishment of FIR, flight plans should
be addressed to:

- a/ Moscow /ATCC/ to the Control Centre /"EUUUZC"/
- b/ Area Traffic Control /ATC/ /"....ZC"/
- c/ Area Control Centre /ACC/ /"....ZP"/
- d/ Control Zone at aerodrome of destination /"....ZT"/
- e/ CTR of aerodromes which may be used as alternates
/"....ZT/.

2.2. Location indicators must contain designations of four
letters, given to the point and additional two letters mean-
ing service.

2.3. If the name of flight information region /FIR/ coincides
with the name of UIR the address of FIR is not included in
the schedule of flight.

FLIGHT PROCEDURES.

3.1. Aircraft within the limits of UIR should fly according to
the instrument flight rules.

RADIOCOMMUNICATION AND REPORTS.

4.1. Aircraft within the limits of UIR should continuously
maintain communication on frequencies mentioned in § 4.6.1.-
4.6.7. of this Notam.

4.2. In addition, as it is mentioned in § 4.1. crews of aircraft
in flight in corresponding FIR and CTR should communicate
with corresponding Air Traffic Control Services, from which
they will receive instructions about providing of flights.
Exception is made in cases mentioned in § 4.3.


25X1

0015

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

- 4 -

4.3. In case if the name of FIR or extended CTR coincides with the name of UIR, additional maintaining of communication with FIR or extended CTR is not obligatory, the crew will receive all instructions about flight from ATC.

4.4. The crew should report ATC position and conditions of flight according to the existing reporting points, situated on the whole territory of UIR.

4.5. Irrespective of the things as they are mentioned in § 4.4. the crews should report FIR and extended CTR when crossing reporting points, situated on the whole territory of FIR and CTR over which aircraft is flying. Exception is made in case when aircraft crosses the reporting points in conditions, mentioned in § 4.3.

4.6. The crews should maintain communication with ATC on the following frequencies:

4.6.1. Moscow ATC

Service	Call sign	Em	Receives Transmits kc/s	Receives Transmits mc/s
1	2	3	4	5
A/G UIR	Moscow Centre	A-3 A-1	11268 6716	Operation A-1 O/R

and on frequencies of Moscow FIR
with call sign "Moscow Centre"

4.6.2. Kuibyshev ATC

1	2	3	4	5
A/G UIR	Kuibyshev Centre	A-3	11390 6618	

and on frequencies of Kuibyshev
FIR with call sign "Kuibyshev
Centre"

1	2	3	4	5
A/G UIR	Aktubinsk Centre	A-3	11268 6536	126

and on frequencies of Aktubinsk
FIR with call sign "Aktubinsk"

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

- 5 -

4.6.4. Tashkent ATC

1	2	3	4	5
A/G UIR	Tashkent Centre	A-3		129

11268
6336and on frequencies of Tashkent
FIR with call sign "Tashkent
Centre"

4.6.5. Kiev ATC

1	2	3	4	5
A/G UIR	Kiev	A-3		129 117,5

11390
6618and on frequencies of Kiev FIR
with call sign "Kiev"

4.6.6. Riga ATC

1	2	3	4	5
A/G UIR	Riga Centre	A-3		126

11268
6336and on frequencies of Riga FIR
with call sign "Riga Centre"

4.6.7. Leningrad ATC

1	2	3	4	5
A/G UIR	Leningrad Centre	A-3		129

11268
6336and on frequencies of Leningrad
FIR with call sign "Leningrad"

Appendix: on 6 pages.

CONFIDENTIAL

25X1

П Е Р Е Ч Е Н Ь

аэронавигационных средств радиосвязи и радионавигации по маршруту:

Приложение
к НОТАМу АФЛ 2-го кл.
№ 15 от 08.04.60.

Аэродром, контрольный пункт	Радио- средства	Позывной	Род работы	Передача		Прям		Время работы	Координа- ты	Расположение радиосредств		Примечание
				кГц	мГц	кГц	мГц			МК°	км	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Быково Bykovo	АДС Команды подхода CTR APP	БЫКОВО ПОДХОД ВУКОВО APPROACH	A3		118,1		118,1	H+24				
	Команды посадки TWR	БЫКОВО- СТАРТ ВУКОВО START	A3		118,1		118,1	H+24				
Брянск Briansk	Связная A/G	БРЯНСК- КОН- ТРОЛЬ BRIANSK CONTROL	A3	5484 3024		5484 3024		Д-НЗ Н-НН	Вспомогательная Московской РДС Secondary of Moscow FIR.			
	Команды подхода APP	БРЯНСК- ПОДХОД BRIANSK APPROACH	A3		118,1		118,1	H+24				
	Команды посадки TWR	БРЯНСК- СТАРТ BRIANSK START	A3		118,1		118,1	H+24				

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

Аэродром, контрольный пункт	Радио- средства	Позывной	Рег. Работы	Передача		Принем		Время работы	Координаты	Расположение радиосредств		Примечание
				КГц	МГц	КГц	МГц			МК°	км	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Великие Луки Velikie Luki	Связная А/С	ВЕЛИКИЕ ЛУКИ КОНТРОЛЬ ВЕЛИКИЕ ЛУКИ CONTROL	A3	5642 2454 5548 3072		5642 2454 5548 3072		Д.Н.Ж Н.НН Д.Н.Ж Н.НН	Вспомогательная Московской РДС Secondary of Moscow FIR Вспомогательная Рижской РДС Secondary of FIR			
		АДС Командные подхода СТР АПП	ВЕЛИКИЕ ЛУКИ- ПОДХОД ВЕЛИКИЕ ЛУКИ APPROACH	A3	I28 II8,I	I28 II8,I		Н+24 Н+24				
		Командные посадки ТФР	ВЕЛИКИЕ ЛУКИ- СТАРТ ВЕЛИКИЕ ЛУКИ START	A3	I28 II8,I	I28 II8,I		Н+24 Н+24				
		РДС Связная FIR А/С	ВЕЛИКИЕ ЛУКИ КОНТРОЛЬ ВЕЛИКИЕ ЛУКИ CONTROL	A3	6560 2890 5548 3072	6560 2890 5548 3072		Д.Н.Ж Н.НН Д.Н.Ж Н.НН	Вспомогательная Минской РДС. Secondary of Minsk FIR Вспомогательная Рижской РДС. Secondary of Riga FIR			
Вильнюс Vilnius	АДС Командные подхода СТР АПП	ВЕЛИКИЕ ЛУКИ- ПОДХОД ВЕЛИКИЕ ЛУКИ APPROACH	ВЕЛИКИЕ ЛУКИ- ПОДХОД ВЕЛИКИЕ ЛУКИ APPROACH	A3	I28 II8,I	I28 II8,I		Н+24 Н+24				
		АДС Командные подхода СТР АПП	ВЕЛИКИЕ ЛУКИ- ПОДХОД ВЕЛИКИЕ ЛУКИ APPROACH	A3	I28 II8,I	I28 II8,I		Н+24 Н+24				

CONFIDENTIAL

25X1
25X1
25X1

Аэродром, контрольный пункт	Радиосредства	Позывные	Час работы	Передача		Прием		Время работы	Координаты	Расположение радиосредств		Примечание
				кГц	МГц	кГц	МГц			МК°	км	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Витебск Vitebsk	Командная посадка	ВИЛЬНУС-СТАРТ	A3		I28 II8, I		I28 II8, I	H+24 H+24				
	TWR	VILNUS START										
	Связная A/G	ВИТЕБСК-КОНТРОЛЬ	A3	6560 2890		6560 2890		д.НЗ н.НН	Вспомогательная Минской РДС. Secondary of Minsk FIR.			
	АДС	ВИТЕБСК-ПОДХОД	A3		II8, I		II8, I	H+24				
	Командная	ВИТЕБСК-ПОДХОД	A3		II8, I		II8, I	H+24				
	СТР	VITEBSK APPROACH										
Внуково Vnukovo	Командная посадка	ВИТЕБСК-СТАРТ	A3		II8, I		II8, I	H+24				
	TWR	VITEBSK START										
	Метеоинформация	ВНУКОВО-МЕТЕО	A3	III98 7705 4656 2770				д.НЗ д.НН H+24 н.НН				
	АДС	ВНУКОВО-ПОДХОД	A3		I28		I28	H+24				
	Командная	ВНУКОВО-ПОДХОД	A3		I28		I28	H+24				
	СТР	VNUKOV APPROACH										
	Командная посадка	ВНУКОВО-СТАРТ	A3		I26		I26	H+24				
	TWR	VNUKOV START										

25X1

CONFIDENTIAL

25X1
25X1

Аэродром, контрольный пункт	Радио- средства	Позывной	Род работы	Передача		Прием		Время работы	Координа- ты	Расположение радиосредств		Примечание
				кГц	мГц	кГц	мГц			МК°	км	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Вязьма Viasma	Командная подхода APP	ВНУКОВО- ПОДХОД VNUKOV APPROACH	A3		118,1		118,1	H+24				
	Командная посадки TWR	ВНУКОВО- СТАРТ VNUKOV START	A3		118,1		118,1	H+24				
	Радиопе- ленгатор DF	ВНУКОВО- ПЕЛЕНГ VNUKOV PELENG	A3		128 126		128 126	H+24 H+24				
	Командная руления GROUND MOVEMENT CONTROL	ВНУКОВО- ВОКСАЛ VNUKOV VOKSAL	A3	4350		4350		H+24				
	Связная A/G	ВЯЗЬМА- КОНТРОЛЬ VIASMA CONTROL	A3	5642 2454	126 119,7	5642 2454	126 119,7	H+24 H+24 д.НУ н.НН				Вспомогательная Московской РДС. Secondary of Moscow FIR.
	Радиопе- ленгатор DF	ВЯЗЬМА- ПЕЛЕНГ VIASMA PELENG	A3		126 119,7		126 119,7	H+24 H+24				
Кубинка Kubinka	АДС											
	Командная подхода CTR APP	КУБИНКА- ПОДХОД KUBINKA APPROACH	A3		118,1		118,1	H+24				
	Командная посадки TWR	КУБИНКА- СТАРТ KUBINKA START	A3		118,1		118,1	H+24				

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

Адрес, центральный пункт	Радио-средства	Помеховой	Радиосредств	Передача		Приним		Время работы	Координаты	Расположение радиостанции		Примечание
				МГц	МГц	МГц	МГц			МК	КМ	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Киев Kiev	ГРЭС	КНЕС-ЦЕНТР	A3		117,5		117,5	H+24				
	Связные А/Г	КНЕС-ЦЕНТР	A3	11390 6618		11390 6618		Д. НЖ Н. НН				
	РАС Командная РИР	КНЕС-КОНТРОЛЬ	A3		129		129	H+24				
	Связные А/Г	КНЕС-КОНТРОЛЬ	A3	6748 2938 6684 2854 4678 3102		6748 2938 6684 2854 4678 3102		Д. НЖ Н. НН Д. НЖ Н. НН Д. НЖ Н. НН				
	АДС Командная подхода СТР АРР	КНЕС-ПОДХОД	A3		126		126	H+24				
	Командная подхода АРР	КНЕС-ПОДХОД	A3		118,1		118,1	H+24				
	Командная посадки ТWR	КНЕС-СТАРТ	A3		118,1		118,1	H+24				
		КНЕС-СТАРТ	A3									

Аэродром, контрольный пункт	Радио- средства	Позывной	Род работы	Передача		Прием		Время работы	Координаты	Расположение радиосредств		Примечание
				КГц	МГц	КГц	МГц			МК²	КМ	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ленинград Leningrad	Командная посадка TWR	КИЕВ-СТАРТ KIEV START	A3		I28		I28	H+24				
	Радиопеленгатор DF	КИЕВ-ПЕЛЕНГ KIEV BEARING	A3		I28 I26		I28 I26	H+24 H+24				
	Командная руления GROUND MOVEMENT CONTROL	КИЕВ-ВОКСАЛ KIEV VOKSAL	A3	4350		4350		H+24				
	ГРДС Связные UIR A/G	ЛЕНИНГРАД-ЦЕНТР LENINGRAD CENTRE	A3	II268 6536	II6,5	II268 6536	II6,5	Д. HJ Н. HN				
	РДС Командная FIR	ЛЕНИНГРАД-КОНТРОЛЬ LENINGRAD CONTROL	A3		I29		I29	H+24				
	Связные A/G	ЛЕНИНГРАД-КОНТРОЛЬ LENINGRAD CONTROL	A3	6628 3096 6724 2932		6628 3096 6724 2932		Д. HJ Н. HN Д. HJ Н. HN				

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Аэродром, контрольный пункт	Радио- средства	Позывной	Род работы	Передача		Прем		Время работы	Координаты	Расположение радиосредств		Примечание
				КГц	МГц	КГц	МГц		ТМ	МК°	КМ	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Львов LWOW	Радиопереда- тель DF	ЛЕНИН- ГРАД ПЕЛЕНГ ЛЕНИН- ГРАД РЕЛЕВО	A3		I26		I26	H+24				
	РДС Командная FIR	Львов КОНТРОЛЬ LWOW CONTROL	A3		I26		I26	H+24				
	Связные A/G	Львов КОНТРОЛЬ LWOW CONTROL	A3	6748 2938 5650 3116		6748 2938 5650 3116		Д. HJ Н. HN Д. HJ Н. HN				
	АДС Командная подхода STR APP	Львов- ПОДХОД LWOW APPROACH	A3		I28 II8, I		I28 II8, I	H+24 H+24				
	Командная посадки TWR	Львов- СТАРТ LWOW START	A3		I28 II8, I		I28 II8, I	H+24 H+24				

Аэродром САН 08.04.60. № 60195

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

Аэродром, контрольный пункт	Радио- средства	Позывной	Род работы	Передача		Прием		Время работы	Координаты	Расположение радиосредств		Примечание
				кГц	мГц	кГц	мГц			МК°	км	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Минск Minsk	РДС Связные FIR A/G	МИНСК КОНТРОЛЬ MINSK CONTROL	A3	6672 3408 6560 2890 5500 3128	I26	6672 3408 6560 2890 5500 3128	I26	H+24 Д.Н.Н Н.Н.Н Д.Н.Н Н.Н.Н Д.Н.Н Н.Н.Н				
Москва Moscow	ЦДС Связная ATCC A/G	МОСКВА РФН MOSCOW RFNV	A3 м AI	II312 6716		II312 6716		Д.Н.Н Н.Н.Н				
	ГРДС Связные UIR A/G	МОСКВА ЦЕНТР- УТАБ MOSCOW CENTRE	A3 м AI	II268 6536		II268 6536		Д.Н.Н Н.Н.Н				
	РДС Связные FIR A/G	МОСКВА КОНТРОЛЬ MOSCOW CONTROL	A3	5710 3148 5642 2454 5484 3024	I36,5 I26,0 II9,7 II7,5 II2,5	5710 3148 5642 2454 5484 3024	I36,5 I26,0 II9,7 II7,5 II2,5	H+24 Д.Н.Н Н.Н.Н Д.Н.Н Н.Н.Н Д.Н.Н Н.Н.Н				

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

Аэродром, контрольный пункт	Радио- средства	Позывной	Род работы	Передача		Прием		Время работы	Координаты	Расположение радиосредств		Примечание
				кГц	мГц	кГц	мГц			МК°	км	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Нарва Narva	Связная A/G	НАРВА- КОНТРОЛЬ NARVA CONTROL	A3	6628 3096		6628 3096		д. НЖ н. НН	Вспомогательная Ленинградской РДС. Secondary of Leningrad FIR.			
Одесса Odessa	РДС Командная FIR	ОДЕССА- КОНТРОЛЬ ODESSA CONTROL	A3		I26		I26	H+24				
	Связная A/G	ОДЕССА- КОНТРОЛЬ ODESSA CONTROL	A3	5700 3488		5700 3488		д. НЖ н. НН				
	АДС Командная подхода CTR APP	ОДЕССА- ПОДХОД ODESSA APPROACH	A3		I28 II8, I		I28 II8, I	H+24 H+24				
	Командная посадки TWR	ОДЕССА- СТАРТ ODESSA START	A3		I28 II8, I		I28 II8, I	H+24 H+24				
	Радиопе- ленгатор DF	ОДЕССА- ПЕЛЕНГ ODESSA PELENG	A3		I28		I28	H+24				
Рига Riga	ГРДС Связные UIR A/G	РИГА- ЦЕНТР RIGA CENTRE	A3	II268 6536	II9,7	II268 6536	II9,7	д. НЖ н. НН				

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

Аэродром, контрольный пункт	Радио- средства	Позывной	Род работы	Передача		Прием		Время работы	Координа- ты	Расположение радиосредств		Примечание
				кГц	мГц	кГц	мГц			МК°	км	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Р: /Дягилево/ Riasan /Diagilevo/ Саврань Savran	РДС Командная FIR	РИГА- КОНТРОЛЬ	A3		I26		I26	H+24				
	Связные A/G	РИГА- КОНТРОЛЬ	A3	6582 5548 3072		6582 5548 3072		H+24 H. HJ H. HN				
	АДС Командная подхода CTR APP	РИГА- ПОДХОД RIGA APPROACH	A3		I28 II8, I		I28 II8, I	H+24 H+24				
	Командная посадки TWR	РИГА- СТАРТ RIGA START	A3		I28 II8, I		I28 II8, I	H+24 H+24				
	АДС Командная подхода CTR APP	РЯСАНЬ- ПОДХОД RIASAN APPROACH	A3		II8, I		II8, I	H+24				
	Командная посадки TWR	РЯСАНЬ- СТАРТ RIASAN START	A3		II8, I		II8, I	H+24				
	Связная A/G	САВРАНЬ- КОНТРОЛЬ SAVRAN CONTROL	A3	6684 3102	I26	6684 3102	I26	H+24 H. HJ H. HN				Вспомогательная Киевской РДС. Secondary of Kiev FIR.

25X1

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

~~CONFIDENTIAL~~

25X1



СССР-USSR

СБОРНИК

АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

/ВРЕМЕННЫЙ/

AERODROMES AND RADIO|NAVIGATION
INFORMATION GUIDE

/ TEMPORAL /

25X1

1960 r

01 25X1

СБОРНИК АЭРОНАВ. ИНФОРМАЦИИ AERODROMES AND RADIO/NAVIGATION INFORMATION GUIDE

Перечень поправок Record of AMENDMENTS							
№ No.	Дата поправки Date of Amendment	Время поступления Date Entered	Исполнение Entered by	№ No.	Дата поправки Date of Amendment	Время поступления Date Entered	Исполнение Entered by
I							
2				26			
3				27			
4				28			
5				29			
6				30			
7				31			
8				32			
9				33			
10				34			
11				35			
12				36			
13				37			
14				38			
15				39			
16				40			
17				41			
18				42			
19				43			
20				44			
21				45			
22				46			
23				47			
24				48			

25X1

25X1

02
20/03/60

Контроль

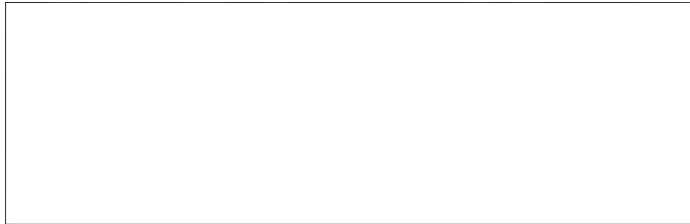
25X1

0-I	AGA 4-3	20.03.60
0-2 20.03.60	AGA 4-4	20.03.60
	AGA 4-5	20.03.60
Общий раздел GEN	AGA 4-6	20.03.60
GEN I-I 20.03.60	AGA 4-7	20.03.60
GEN 2-I 20.03.60	AGA 4-8	20.03.60
GEN 3-I 20.03.60	AGA 5-I	20.03.60
GEN 4-I 20.03.60	AGA 5-2	20.03.60
	AGA 6-I	20.03.60
Правила полетов RAC	AGA 6-2	20.03.60
RAC I-I 20.03.60	AGA 7-I	20.03.60
RAC I-2 20.03.60	AGA 7-2	20.03.60
RAC I-3 20.03.60	AGA 7-3	20.03.60
RAC 2-I 20.03.60	AGA 8-I	20.03.60
RAC 2-2 20.03.60	AGA 8-2	20.03.60
RAC 2-3 20.03.60	AGA 8-3	20.03.60
RAC 2-4 20.03.60	AGA 9-I	20.03.60
RAC 3-I 20.03.60	AGA 9-2	20.03.60
RAC 4-I 20.03.60	AGA I0-I	20.03.60
RAC 5-I 20.03.60	AGA I0-2	20.03.60
RAC 6-I 20.03.60	AGA I0-3	20.03.60
RAC 6-2 20.03.60	AGA II-I	20.03.60
RAC 6-3 20.03.60	AGA II-2	20.03.60
RAC 7-I 20.03.60	AGA II-3	20.03.60
RAC 8-I 20.03.60	AGA II-4	20.03.60
Аэродромы AGA	AGA I2-I	20.03.60
AGA I-I 20.03.60	AGA I2-2	20.03.60
AGA 2-I 20.03.60	AGA I2-3	20.03.60
AGA 2-2 20.03.60	AGA I2-4	20.03.60
AGA 2-3 20.03.60	AGA I3-I	20.03.60
AGA 2-4 20.03.60	AGA I3-2	20.03.60
AGA 3-I 20.03.60	AGA I3-3	20.03.60
AGA 3-2 20.03.60	AGA I4-I	20.03.60
AGA 3-3 20.03.60	AGA I4-2	20.03.60
AGA 4-I 20.03.60		
AGA 4-2 20.03.60		

Аэродром САИ 24.03.60 № 60164

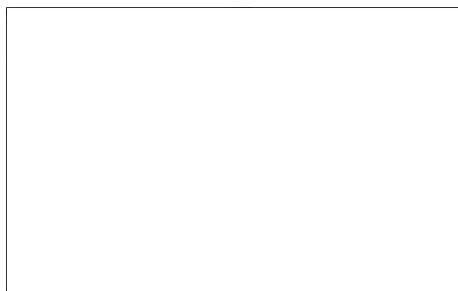
25X1

Радиоданные COM**COM I-I 15.04.60****COM I-2 15.04.60****COM I-3 15.04.60****COM I-4 15.04.60****COM I-5 15.04.60****Метеоинформация MET****MET I-I 20.03.60****MET 2-I 20.03.60**



25X1

ОБЩИЙ РАЗДЕЛ
G E N



25X1

25X1
 GEN :
 23 03 60

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий сборник аэронавигационной информации издан, как временный, до издания АИПА СССР.

В сборник включены необходимые данные для обеспечения полета самолетов по маршрутам Москва-Рига и Москва Вильнюс и является единственным официальным документом, которым надлежит пользоваться при осуществлении полета.

По изменениям и дополнениям к настоящему сборнику аэронавигационной информации, по мере необходимости будут издаваться:

- а/ NOTAMs I-го класса,
- б/ NOTAMs 2-го класса,
- в/ Поправки

Значение, содержание и методы рассылки указанных выше документов по изменению и дополнению данных, включенных в сборник аэронавигационной информации, будут соответствовать правилам, принятым в международной практике.

Аэронавигационной информацией о международных воздушных линиях ГВ, проходящих по территории СССР, занимается специальная служба Главного Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР, именуемая "Службой аэронавигационной информации" /САН/.

Служба аэронавигационной информации /САН/ издает все необходимые сведения и их изменения, обеспечивающие безопасное самолетовождение по международным воздушным линиям ГВ и сообщает эти сведения соответствующим иностранным авиационным организациям.

САН также собирает всю аэронавигационную информацию о международных воздушных линиях от иностранных авиационных организаций и обеспечивает всей этой информацией через штурманские службы аэропортов советские и иностранные экипажи.

Адрес службы аэронавигационной информации:

- Почтовый: г.Москва, Аэрофлот, улица Разина, 9.
- По телеграфу, телетайпу и радиосвязи: САН ЕУУУ.
- Телефон: 23-96-43 и 90-12-40 доб. 4-32.
- Для NOTAMов I-го класса: НОФ ЕУУУ

INTRODUCTION

The present Aerodromes and Radio/Navigation Information Guide is used temporarily until AIP of USSR is issued.

This Guide contains all necessary information to provide efficient operation of civil aircraft on air-line Moscow-Riga and Moscow-Vilnius. It is the only official document to be used for operating of flights.

Ephemeral aeronautical information is promulgated by means of:

- a/ NOTAMs Class 1
- b/ "—" Class 11
- c/ Amendments.

The meaning, contents and means of distribution of above mentioned documents, relating any changes and amendments will be prepared in accordance with the International Standards and Recommended Practices.

For the purpose of aeronautical information on international air-lines within the territory of USSR a special Service is provided. This is Aeronautical Information Service /SAI/ at the main Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of USSR.

The aeronautical information Service /SAI/ comprises distribution of all necessary information and any changes of a permanent Character essential for the safe and efficient operation of civil aircraft on international air-lines of AFL to appropriate foreign organisations of civil aviation.

This Service too receives all aeronautical information on international air-lines from foreign organisations of civil aviation in order to distribute it to the relevant Soviet ATC and foreign crews.

The address of Soviet Aeronautical Service is:

Postal: Moscow, AFL, Ulitsa Razina 9.

Telegraph, Telex, Radio Com. :SAI ЕУУУ

Telephone: 23-96-43 and 90-12-40 Ext.4-32

for NOTAMs Class 1: НОФ ЕУУУ.

25X1

СОДЕРЖАНИЕ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
ABBREVIATIONS AND SYMBOLS FOR USEGEN 2-1
20/03/60

25X1

Сокращения Abbreviation		Значение Meaning	Сокращения Abbreviation		Значение Meaning
Авг	Aug	Август	МК	Mag	Магнитный курс
АДС	ATS	Аэродромная диспетчерская служба	МКР	M	Маркер
а/д	Ad	Аэродром	ММ	MM	Морские мили
АИП	AIP	Сборник Аэронавигационной Информации	мм	mm	миллиметры
а/п	A/P	Аэропорт	МПУ		Магнитный путевой угол
Апр	Apr	Апрель	МСК	MSK	Московское время
БМКР	In.M	Ближний маркер	НОТАМ	NOTAM	Извещение пилотам
БПРМ	LIM	Ближний приводной радиомаркерный пункт	НОФ	NOF	Служба НОТАМ
БПРС	LI	Ближняя приводная радиостанция	Ноя	Nov	Ноябрь
В	E	Восток, восточный	Нр	Nr	Номер
ВД	EL	Восточная долгота	и	HM	ночь, ночная
ВПП	Runwy	Взлетно-посадочная полоса	Окт	Oct	Октябрь
Вс	Sun	Воскресенье	ОПРС	NDB	Отдельная приводная радиостанция
ВСВ	ENE	Восток-северо-восток	ОСП		Оборудование слепой посадки
ВТ	Tue	Вторник	п/э	O/R	По заказу
ВОВ	ESE	Востоко-юго-восток	+24	H+24	Круглосуточно
ГМТ	GMT	Время по Гринвичу	Пон	Mon	Понедельник
ГРМ	G/P	Глиссадный радиомаяк	п/р	HS	По расписанию
ГСМ	F	Горюче-смазочные материалы	ПРЛ	PAR	Посадочный радиолокатор
Д	Long	Географическая долгота	Прм	Rec	Прием
Дек	Dec	Декабрь	Прд	Trns	Передача
ДМКР	O.M.	Дальний маркер	Пят	Fri	Пятница
д	HJ	День, днем, дневной	РДС	ACC	Районная диспетчерская станция
ДПРМ	LOM	Дальний, приводной радиомаркерный пункт	РП	DF	Радиопеленгатор
ДПРС	LO	Дальняя приводная радиостанция	РПМ	FIR	Район полетной информации
З	W	Запад, западный	РСМ-4	GCA	Радиолокационная система посадки
ЗМПУ		Задаваемый магнитный путевой угол	С	N	Север, северный
ЗРМ	RNG	Зональный радиомаяк	САН	AIS	Служба, Аэронавигационной информации
ЗСЗ	WNW	Западно-северо-запад	СВ	NE	Северо-восток
ЗДЗ	WSW	Западно-юго-запад	сен	Sep	Сентябрь
ист	T	Истинный	СЗ	NW	Северо-запад
Июл	Jul	Июль	С/З	A/G	Связная радиостанция
Июн	Jun	Июнь	см	cm	Сантиметры
КВ	HF	Коротковолновый	Ср	Wed	Среда
кг	kg	Килограммы	СРП	NDF	Средневолновый радиопеленгатор
КГСЦ	ILS	Курсо-глиссадная система посадки	ССВ	NNW	Северо-северо-запад
кгц	kc/s	килогерцы	Суб	Sat	Суббота
КДП	TWR	Командно-диспетчерский пункт	СШ	N Lat	Северная широта
км	km	Километры	УКВ	VHF	Ультракоткие волны
кмч	kmh	Километров в час	УРП	VDF	Ультракотковолновый радиопеленгатор
КРМ	LOC	Курсовой радиомаяк	Фев	Feb	Февраль
КРП	NDF	Коротковолновый радиопеленгатор	фт	ft	Футы
к/с	H24	Круглосуточно	ЦДС	ATCC	Центральная диспетчерская служба
м	m	Метры	ЦЩ	CQ	Циркулярная передача /Всем, всем/
Мар	Mar	Март	Ш	Lat	Географическая широта
мб	mb	Миллибары	ШВРС	BS	Широковолновая радиостанция
мгц	mc/s	Мегагерцы	D	S	Дг, южный
МЕТ	MET	Метеорология, метеослужба, метеоинформация			
мин	min	Минуты			

25X1

25X1

CR 5

УСЛОВНОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ ГОРОДОВ /АЭРОДРОМОВ/
PLACE NAME ABBREVIATIONS /AERODROMES/

CONFIDENTIAL

GEN 3-1
20/03/60

Обозначение Abbreviation	Аэродром Aerodrome	Обозначение Abbreviation	Аэродром Aerodrome
ЕУАА EUAА	Алма-Ата Alma-Ata	ЕУЛЛ EULL	Ленинград Leningrad
ЕУГЕ EUGE	Ереван Yerevan	ЕУЛВ EULW	Великие Луки Velikiye Luki
ЕУТГ EUGG	Тбилиси Tbilisi	ЕУПМ EUPM	Минск Minsk
ЕУХХ EUNH	Хабаровск Khabarovsk	ЕУПР EUPR	Рига Riga
ЕУХП EUNP	Петропавловск- на-Камчатке Petrpavlovsk- na-Kamchatke	ЕУПЖ EUPV	Вильнюс Vilnius
ЕУХВ EUNW	Владивосток Vladivostok	ЕУТД EUTD	Джусалы Djusaly
ЕУИА EUIA	Чита Chita	ЕУТН EUTN	Самарканд Samarkand
ЕУИИ EUII	Иркутск Irkutsk	ЕУТС EUTS	Сталинабад Stalinabad
ЕУИУ EUITU	Улан-Удэ Ulan-Ude	ЕУТТ EUTT	Ташкент Tashkent
ЕУИИ EUIJ	Куйбышев Kuibyshev	ЕУТЗ EUTZ	Термез Termez
ЕУИП EUIP	Пенза Penza	ЕУУМ EUUM	Москва город Moscow city
ЕУИУ EUIU	Уральск Uralsk	ЕУУУ EUUU	МОСКВА /Г.У.Г.В.Ф./ /G.D.C.A.F./
ЕУКК EUKK	Киев Kiev	ЕУВК EUWK	МОСКВА/Кубинка Moscow/Kubinka
ЕУКО EUKO	Одесса Odessa	ЕУВВ EUWW	МОСКВА/Внуково Moscow/Vnukovo
ЕУТА EUTA	Актюбинск Aktiubinsk	ЕУВД EUWD	Дягилево Diagilevo
ЕУКЛ EUKL	Львов Lwow	ЕУВС EUWS	Шереметьево Sheremetievo

25X1

Аэрофлот САИ 20.04.60. № 60258

GEN 4-1
20/03/60

СОКРАЩЕНИЯ ДИСПЕТЧЕРСКИХ СЛУЖБ

Служба Полное наименование	Сокращения	
	Принято в СССР	Международные
Центральная диспетчерская служба ГУТБФ	ЦДС	АТЦ
Главный район диспетчерской службы	ГРДС	УИР
Главный диспетчерский пункт	ГРДП	АТЦ
Район диспетчерской службы	РДС	ФИР
Районный диспетчерский пункт	РДП	АЦ
Район аэродромной диспетчерской службы	АДС	ЦТР
Командно-диспетчерский пункт аэродрома	КДП	ТВР

СПИСОК

условных обозначений оперативных служб

Наименование служб и их условные обозначения	Основные вопросы, входящие в компетенцию служб
--	--

1	2
Москва/Главное Управление гражданского воздушного флота - ГУУ	
Управление международных воздушных сообщений: - "ЕУУУА"	Об организационных и эксплуатационных вопросах деятельности Аэрофлота.
Центральная служба движения: - "ЕУУУЗЦ"	О предварительных диспетчерских заявках на исполнение и обеспечение дополнительных и экстренных полетов /рейсов/ и изменение даты или графика этих полетов, о плане полета и движения самолетов.
Служба перевозок: - "ЕУУУК"	Об организации массовых перевозок пассажиров и грузов, о коммерческих вопросах, связанных с выполнением дополнительных и экстренных полетов /рейсов/.
- "ЕУУУКР"	О расписании движения самолетов по международным воздушным линиям.
Служба аэронавигационной информации /САН/ и НОТАМ: - "ЕУУУИ"	О аэронавигационной информации.
Служба связи: - "ЕУУУИТ"	О связи.
Метеослужба: - "ЕУУУИМ"	О метеоинформации.
Московское городское агентство - ЕУУМ	
Агентство международных воздушных перевозок: - "ЕУУМСУРР"	О бронировании перевозок пассажиров и груза по международным воздушным линиям и предварительной оплате перевозок.

ABBREVIATIONS OF AIR TRAFFIC CONTROLS

Full form of Air Traffic Controls	Abbreviations	
	In USSR	International
Air traffic Control Centre	CDS	ATCC
Main flight information region	GRDS	UIR
Air traffic Control	GRDP	ATC
Flight information region	RDS	FIR
Area Control Centre	RDP	ACC
Control Zone	ADS	CTR
Aerodrome Control Tower	KDP	TWR

LIST

of conventional designations of operative services.

Conventional designation of services	Questions they are to be advised on
--------------------------------------	-------------------------------------

1	2
Moscow/General Department of civil aviation fleet - ЕУУУ/	
Department of international air services: "ЕУУУУА"	Organization and operation activity on international lines.
Central service of air traffic: "ЕУУУУЗЦ"	Prior air traffic control notices for carrying out and providing additional and non-scheduled flights, change of date or schedule of flights, flight plan and air traffic.
Service of air transportation: "ЕУУУУК"	Organization of mass transportation of passengers and cargo and commercial aspects of additional and non-scheduled flights.
"ЕУУУУКР"	Schedule of air traffic on international air lines.
Aeronautical information service and Notam office: "ЕУУУУИ"	Aeronautical information.
Telecommunication service: "ЕУУУУИТ"	Communication.
Meteorological service: "ЕУУУУИМ"	Meteorological information.
Moscow city air agency - ЕУУМ	
Booking office for international flights: "ЕУУМСУРР"	Reservation for transportation of passengers and cargo on international air lines and in advance payment of transportation.

25X1

1		2	
Агентство внутренних воздушных перевозок: - "ЕУМСГА"		О бронировании перевозок пассажиров по внутренним воздушным линиям СССР.	
Аэропорт Москва/Внуково - ЕУВВ			
Администрация аэропорта: - "ЕУВВ"		Об эксплуатационных вопросах деятельности аэропорта.	
Главная районная диспетчерская служба: - "ЕУВВ"		Руководство движением самолетов, производящих полеты свыше 4500 метров.	
Районная служба диспетчерства: - "ЕУВВ"		О плане полета, диспетчерском разрешении /согласовании/ полета, движении самолетов.	
Аэродромная служба диспетчерства: - "ЕУВВ"		О движении самолетов.	
Служба перевозок: - "ЕУВВСУК"		О пассажирских, грузовых и почтовых перевозках и обслуживании пассажиров.	
- "ЕУВВСУХ"		О заказах на обеспечение питания пассажиров.	
- "ЕУВВСУИ"		О розыске пропавшего багажа, груза и почты.	
Служба связи: - "ЕУВВУТ"		О связи.	
Метеослужба: - "ЕУВВМ"		О метеоинформации.	
Аэропорты ГВФ СССР			
Администрация аэропорта: - "....М"		Об эксплуатационных вопросах деятельности аэропорта.	
Главная районная диспетчерская служба: - "....Д"		Руководство движением самолетов, производящих полеты свыше 4500 метров.	
Районная служба диспетчерства /зем./: - "....З"		О плане полета, диспетчерском разрешении /согласовании/ полета, движении самолетов.	
Аэродромная служба диспетчерства: - "....Д"		О движении самолетов.	
Служба перевозок: - "....СУК"		О пассажирских, грузовых и почтовых перевозках, обслуживании пассажиров, о заказах на обеспечение питания пассажиров и розыске пропавшего багажа, груза и почты.	
Служба связи: - "....УТ"		О связи.	
Метеослужба: - "....М"		О метеоинформации.	
Дополнения:			
1. При адресовании сообщений в аэропорт Москва/Внуково о плане полета и движении самолетов /ДМ, ДЗ, ДД, ДД/ следует дополнительно указывать адрес: - "ЕУВВ".			
2. При адресовании сообщений в аэропорт Москва/Внуково о метеоинформации /ДМ, ДЗ, ДД и др./ следует дополнительно указывать адрес: - "ЕУВВМ".			
3. При адресовании сообщений для представителей иностранных авиакомпаний, находящихся в Москве в аэропорту Москва/Внуково следует указывать 4-х буквенное сокращение ЕУВВ для представителей в Москве и ЕУВВ для представителей в аэропорту Москва/Внуково.			
Адреса			
Главная районная диспетчерская служба /ДМ/ при передаче сообщений по радио и телеграфу			
Алма-Атинский ГРД	-	ЕУААД	
Актыбинский ГРД	-	ЕУТАД	
Иркутский ГРД	-	ЕУИИД	
Киевский ГРД	-	ЕУКИД	
Куйбышевский ГРД	-	ЕУКБД	
Ленинградский ГРД	-	ЕУЛЛД	
Московский ГРД	-	ЕУММД	
Рязанский ГРД	-	ЕУРРД	
Ташкентский ГРД	-	ЕУТТД	
1		2	
Booking office for domestic flights: "ЕУМСГА"		Reservation for transportation of passengers on domestic lines of USSR.	
Moscow/Vnukovo airport.- ЕУВВ			
Airport administration: "ЕУВВ"		Operation activity of airport.	
Main area control centre: "ЕУВВЗС"		Control of flights higher than 4500 metres.	
Area service of air traffic: "ЕУВВЗР"		Flight plan, air traffic control clearances /coordination/ for flights and air traffic.	
Aerodrome service of air traffic: "ЕУВВЗТ"		Air traffic.	
Service of air transportation: "ЕУВВСУК"		Transportation of passengers, cargo and mail and handling of passengers.	
"ЕУВВСУХ"		Requests to provide catering for passengers.	
"ЕУВВСУИ"		Lost-and-Found baggage, cargo, mail tracing.	
Telecommunication service: "ЕУВВУТ"		Communication.	
Meteorological service: "ЕУВВМ"		Meteorological information.	
Airport of civil aviation of USSR			
Airport administration: "....Д"		Operation activity of airport.	
Main area control centre: "....ЗС"		Control of flights higher than 4500 metres.	
Area service of air traffic: "....ЗР"		Flight plan, air traffic control clearances /coordination/ for flight and air traffic.	
Aerodrome service of air traffic: "....ЗТ"		Air traffic.	
Service of air transportation: "....СУК"		Transportation of passengers, cargo and mail, handling of passengers, request to provide catering for passengers and Lost-and-Found baggage, cargo and mail tracing.	
Telecommunication service: "....УТ"		Communication.	
Meteorological service: "....М"		Meteorological information.	
Remarks:			
1. When directing messages to airport Moscow/Vnukovo about flight plan and air traffic /ДМ, ДЗ, ДД, ДД/, the addresses "ЕУВВЗС" should be added.			
2. When Directing messages to airport Moscow/Vnukovo about meteorological information /ДМ, ДЗ, ДД, etc/, the address "ЕУВВМ" should be added.			
3. When directing messages to the representatives of foreign air companies in Moscow and Moscow/Vnukovo airport, 4-letter abbreviation ЕУВВ for the representatives in Moscow and ЕУВВ for the representatives in Moscow/Vnukovo airport should be used.			
ADDRESSES			
of control centres of main areas when transmitting messages over radio and teletype.			
Alma-Atinskii ATC	-	ЕУААЗС	
Aktubinskii ATC	-	ЕУТАЗС	
Irkutskii ATC	-	ЕУИИЗС	
Kievskii ATC	-	ЕУКИЗС	
Kuibyshevskii ATC	-	ЕУКБЗС	
Leningradskii ATC	-	ЕУЛЛЗС	
Moskovskii ATC	-	ЕУММЗС	
Ryazanskii ATC	-	ЕУРРЗС	
Tashkentskii ATC	-	ЕУТТЗС	

25X1

CONFIDENTIAL



25X1

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Р А С

CONFIDENTIAL



25X1

CONFIDENTIALRAC 1-1
20/03/60

25X1

полетов иностранных гражданских
воздушных судов на территории СССРFLIGHT RULE
Foreign Civil Aircraft Within the Territory of the
U.S.S.R.

25X1

1. Всякий полет воздушного судна, при котором по соответствующим разрешениям и по установленным правилам пересекается государственная граница СССР, признается международным полетом.

2. Международные полеты иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР могут производиться:

а/ на основании соглашений о воздушных сообщениях, заключаемых правительством СССР с правительствами иностранных государств;

б/ на основании специальных разрешений на полеты, оформляемых в дипломатическом порядке через Министерство иностранных дел СССР.

3. Регулярные полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, производятся по расписанию полетов, которое должно быть предварительно представлено иностранным авиатранспортным предприятием на согласование Главному управлению Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

Нерегулярные полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, производятся по заявке, которая должна быть подана иностранным авиатранспортным предприятием в Главное управление ГВФ не менее, как за 24 часа до начала полета.

4. Полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании специальных разрешений, оформляемых в дипломатическом порядке через МИД СССР, производятся только при наличии на борту иностранного воздушного судна советского экипажа сопровождения /штурмана и радиста/, если иное особо не оговорено в разрешении.

5. Разрешение на полет должно быть запрошено по дипломатическим каналам не позднее, чем за 5 дней до начала полета. Заявление с просьбой о выдаче такого разрешения подается в стране приписки воздушного судна.

6. Указанное в пункте 5 настоящих Правил заявление должно содержать следующие данные:

- государственную принадлежность воздушного судна,
- тип воздушного судна,
- бортовой опознавательный знак /номер воздушного судна/,
- позывной воздушного судна радиомикрофоном и радиотелеграфом,
- диапазон частот коротковолновых и ультракоротковолновых радиостанций, которые воздушное судно может использовать в полете,
- фамилия и имя командира экипажа,
- состав экипажа по-фамильно: первого летчика, второго летчика, штурмана, бортрадиста и других членов экипажа, а также количество пассажиров на борту,
- минимум погоды, при котором разрешена посадка экипажа на данном типе воздушного судна,
- пункт назначения полета на территории СССР,

1. Any flight by a foreign aircraft across the U.S.S.R. state border by corresponding permission and established rules is considered to be on an international flight.

2. International flights within the territory of the U.S.S.R. shall be made by foreign civil aircraft:

a/ on the basis of special agreements on air communication concluded by the Government of the U.S.S.R. with the governments of foreign states.

b/ On the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R.

3. Regular flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, made on basis of inter-governmental agreements on air communications, shall follow a time-table which must be submitted beforehand by the foreign air transport enterprise for agreement to the General Department of Civil Air Fleet at the Council of Ministers of the U.S.S.R.

Non-schedule flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, carried out on the basis of inter-governmental agreements on air communication, shall be made in accordance with a notification, which must be submitted by a foreign air transport enterprise concerned to the General Department of the Civil Air Fleet at least 24 hours before the beginning of the flight.

4. Flights of foreign aircraft within USSR territory, carried out on the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R. shall be made only with the presence of a Soviet escort crew /navigator and radio operator/ on board the foreign aircraft if the contrary is not specially stipulated in the permission.

5. Permission for a flight must be requested through diplomatic channels at least 5 days before the beginning of the flight. Notification for permission for such a flight is submitted in the country where the aircraft is registered.

6. The notification mentioned in Paragraph 5 of these Rules must contain the following data:

- the country to which the aircraft belongs;
- type of aircraft;
- identification /number/ of aircraft;
- Call sign of the aircraft by wireless telephone and wireless telegraph;
- Frequency band of HF and VHF radio stations to be used by aircraft when in flight;
- name in full of the pilot-in-command;
- names of the crew: pilot, co-pilot, navigator, radio operator and other members of the crew, as well as the number of passengers on board;
- the weather minimum under which the given type of aircraft can be allowed to land;
- destination of flight over U.S.S.R. territory;

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

- цель полета,
- дата и время вылета из начального аэропорта,
- желательный маршрут,
- максимальный полетный вес воздушного судна.

7. Экипажи иностранных воздушных судов при полете в воздушном пространстве СССР обязаны подчиняться настоящим Правилам полетов иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР.

Под воздушным пространством Союза ССР понимается воздушное пространство над сухопутной и водной территорией Союза ССР, в том числе и над советскими территориальными водами, установленными законодательством Союза ССР.

8. На иностранные воздушные суда, их экипажи и пассажиров, во время их нахождения на территории Советского Союза, распространяются законы, действующие в СССР.

9. К лицам, прибывающим в пределы Советского Союза и отбывающим из него на иностранных воздушных судах, применяются общие правила о въезде и выезде, а также транзите через СССР.

10. Для перелета иностранными воздушными судами государственной границы СССР устанавливаются воздушные коридоры /ворота/, а для полетов над территорией Советского Союза - воздушные трассы.

Ширина воздушной трассы устанавливается в пределах 20 км, по 10 км от оси воздушной трассы. Однако в отдельных районах /зонах/ ширина воздушной трассы может быть уменьшена до 10 км.

11. При перелетах государственной границы СССР экипажи иностранных воздушных судов за 100-150 км сообщают Району диспетчерской службы микрофоном на русском языке: "подхожу к госгранице и прошу разрешения на ее перелет, высота полета, бортовой номер воздушного судна", после перелета государственной границы СССР - "перелетел госграницу, высота и время перелета".

При невозможности продолжать дальнейший полет /неблагоприятные метеословия, неисправность материальной части и другим причинам/ разрешается обратный перелет государственной границы СССР, через тот же коридор, при этом экипажи воздушных судов обязаны сообщать на русском языке в ближайший аэропорт, с которым держат связь - "возвращаюсь вынужденно, бортовой номер воздушного судна, высота полета".

12. Полеты иностранных воздушных судов на территории Советского Союза производятся на эшелонированных высотах в зависимости от направления полета.

13. Высота полета /эшелон/ устанавливается:
- по высотомеру, шкала давлений которого установлена на давление Р-760 мм ртутного столба;

- при направлении маршрутов с истинными путевыми углами, отсчитываемыми от истинного /географического/ меридиана в пределах от 0° до 179° - 600 м, 1200 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м, 3600 м и так до 6000 м, через каждые 600 м высоты. Начиная с высоты 6000 м и выше через 2000 м;

- при направлении маршрутов с истинными путевыми углами, отсчитываемыми от истинного /географического/ меридиана в пределах от 180° до 359° - 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м и так через 600 м до 5700 м. Начиная с высоты 7000 м и выше, высота эшелонов устанавливается через каждые 2000 м.

purpose of flight:

25X1

- date and time of take-off from the initial airport

al airport

25X1

- desired route;

- maximum flight weight of the aircraft.

7. When flying through the air space of the U.S.S.R., the crews of foreign aircraft must observe the present Flight Rules for Foreign Civil Aircraft within U.S.S.R. Territory.

The air space of the U.S.S.R. is taken to mean the air space over the land and water territory of the USSR, including over Soviet territorial waters established by legislature of the U.S.S.R.

8. While within the territory of the Soviet Union, foreign aircraft and their crews and passengers come under the laws in operation in the USSR.

9. General rules of entry into, departure from, and transit across USSR territory shall apply to persons arriving in or departing from the territory of the Soviet Union by foreign aircraft.

10. For foreign aircraft crossing the USSR state border, air corridors /gates/ are established for flights across the territory of the Soviet Union.

The width of airways is established within limits of 20 kilometres, 10 kilometres on each side of the centre-line of the airway. However in some regions /zones/, the width of the air way may be reduced to 10 kilometres.

11. Crews of foreign aircraft intending to cross the state border of the USSR contact the Air Control Service when still 100-150 kilometres from the frontier and communicate by microphone in Russian: "Approaching state frontier and request clearance to cross; altitude of flight, identification number of aircraft", and upon crossing the state border of the USSR: "Have crossed state border, flight altitude and time of crossing".

When it is impossible to continue the flight /due to inclement weather conditions, inaccuracy of equipment or other reasons/, the state border of the USSR may be recrossed through the same corridor and the crew of the aircraft shall report in Russian to the nearest airport with which they are in contact: "Forced to return, aircraft identification number, flight altitude".

12. Within the territory of the Soviet Union, all foreign aircraft shall fly at flight levels according to the flight track.

13. Flight levels are established as follows:
- by altimeter setting to Standard Atmosphere /P= 760 mm of mercury column/;

- Flight tracks being 0° to 179°, flight levels shall be: 600m., 1200m., 1800 m., 2400m., 3000 m., 3600m., and so on with multiples of 600m. up to 6000 m.; beginning with an altitude of 6000 m. and higher flight levels shall be calculated with multiples of 2000m.;

- flight tracks being 180° to 359°, flight levels shall be 900 m., 1500 m., 2100 m., 2700 m., 3300 m., 3900 m. and so on with multiples of 600 m. up to 5700 m. Beginning with an altitude of 7000 m. and over, flight levels are calculated with multiples of 2000m.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIALMAC 1-2
20/03/60

25X1

Переход на установленные в СССР правила эшелонирования экипажей страны, где правила эшелонирования иные, производится по указанию Района диспетчерской служб.

Влет в пределы СССР производится на заданной Районом диспетчерской служб экипажу высоте /эшелона/ по высотомеру, шкала давления которого устанавливается на давление P-760 мм ртутного столба.

14. Пределы /диапазоны/ высот /эшелонов/ для каждого полета иностранного воздушного судна указываются в каждом отдельном случае вместе с разрешением на полет.

15. Высота полета /эшелона/ устанавливается в каждом отдельном случае планом полета, утвержденным соответствующей станцией авиадиспетчерской служб Гражданского воздушного флота, в пределах зоны действия которой планируется полет.

16. Изменение установленной планом высоты /эшелона/ полета иностранных воздушных судов в пределах территории СССР как накануне, так и во время полета, независимо от метеорологических условий, может быть осуществлено только с разрешения соответствующей авиадиспетчерской служб Гражданского воздушного флота СССР, руководящей движением данного воздушного судна.

17. Отклонения от границ воздушного коридора при пересечении государственной границы СССР и установленной воздушной трассы при полете над территорией Советского Союза - категорически запрещаются.

18. При неуверенности в правильности выполнения установленного режима полета экипаж иностранного воздушного судна обязан немедленно уведомить соответствующую авиадиспетчерскую службу Гражданского воздушного флота СССР и запросить свое местонахождение.

19. В случаях отклонения иностранного воздушного судна от воздушной трассы, авиадиспетчерская служба, руководящая движением данного воздушного судна, оказывает возможную помощь в выходе его на установленную воздушную трассу, однако она не гарантирует безопасность полета этого воздушного судна вне воздушной трассы и не несет за этот полет никакой ответственности.

20. Посадка воздушных судов на аэродром может быть произведена только с разрешения диспетчерской служб данного аэропорта.

21. На борту каждого иностранного воздушного судна, совершающего регулярный или эпизодический полет на территории СССР, должны быть следующие документы:

- а/ удостоверение о регистрации воздушного судна,
- б/ удостоверение о пригодности воздушного судна к полету,
- в/ соответствующие удостоверения для каждого члена экипажа согласно специальности,
- г/ полетный бортовой журнал,
- д/ ведомости и формуляры на радиоаппаратуру, находящуюся на борту воздушного судна,
- е/ список пассажиров с указанием фамилий и места назначения,
- ж/ сопроводительная ведомость к грузу с указанием наименования веса,
- з/ разрешение /если это эпизодический полет/.

22. При совершении посадки в пределах Советского Союза соответствующие органы СССР имеют во всех случаях право осматривать воздушное судно и проверять все документы, ко-

the change to other flight level rules by crews of countries where the flight level rules are different shall be done at the instructions of appropriate Area Control Service.

All foreign aircraft shall join the airspace of the USSR at flight altitudes /levels/ /altimeter set to Standard Atmosphere P-760 mm of mercury column/ prescribed by the appropriate ACC.

14. Upper and lower flight altitude /level/ limits shall be indicated in each individual case in the flight permission.

15. The flight level is established in each individual case by the flight plan approved by the appropriate ATC unit of the Civil Air Fleet Air Traffic Control Service through whose area the flight is planned.

16. Within the USSR territory, the flight level of foreign aircraft, on the eve or during the flight, may, irrespective of weather conditions, be changed only with the permission of the appropriate Air Traffic Control Service of the USSR, Civil Air Fleet providing air traffic control to the given aircraft.

17. Deviation from the boundaries of the air corridor while crossing the state border of the USSR or from the prescribed airway when flying within the territory of the Soviet Union is categorically prohibited.

18. If the crew of a foreign aircraft is uncertain as to whether they are correctly carrying out the flight instructions, they must contact the appropriate Air Traffic Control Service of the USSR Civil Air Fleet and request to be told their position.

19. In the event a foreign aircraft diverges from its route, the ATC unit providing control to its movements renders it all possible assistance to lead the aircraft back to the prescribed route but does not guarantee the safety of the flight of this aircraft outside the route and bears no responsibility whatever for this flight.

20. Aircraft may land at an aerodrome only when given clearance by the Air Traffic Control Service of the given airport.

21. Every foreign aircraft on a regular or irregular flight within the territory of the USSR must have the following documents on board:

- a/ aircraft registration certificate;
- b/ airworthiness certificate;
- c/ licenses of each member of the crew;
- d/ pilot log-book;
- e/ register and service list for the radio equipment on board;
- f/ passenger-list indicating names and destination;
- g/ cargo manifest, giving description and weight;
- h/ clearance /if this is a non-schedule flight/.

22. In all cases when an aircraft lands in the Soviet Union, the appropriate organs of the USSR have the right to inspect the aircraft and check all the documents that it shall be supplied with.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

торыми оно должно быть снабжено.

23. При полете на территории Советского Союза иностранным воздушным судам запрещается перевозить взрывчатые вещества, оружие, боеприпасы, отравляющие вещества, военное снаряжение и почтовых голубей.

24. Иностранное воздушное судно, совершающее полет в воздушном пространстве СССР и нарушающее установленный режим полетов или не выполняющее команд авиадиспетчерской службой Гражданского воздушного флота, руководящей полетом данного воздушного судна, считается нарушителем и дежурными самолетами противовоздушной обороны принуждается к посадке на ближайший аэродром.

25. Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны воздушному судну /самолету/ - нарушителю и его ответные сигналы:

23 When flying within the territory of the Soviet Union, foreign aircraft may not transport explosives, weapons, ammunition, poisons, military equipment, or homing pigeons.

24. A foreign aircraft flying in the airspace of the USSR and violating the flight instructions or not complying with the instructions of the Air Traffic Control Service of the USSR Civil Air Fleet providing air traffic control to the given aircraft is considered a violator and is forced to land at the nearest aerodrome by patrol planes of air-defence.

25. Signals given by patrol planes of the air-defence to a violator-aircraft and its reply signals:

№ п/п	Значение сигнала	Подача сигнала /команд/	
		Эволюциями самолето- тов и миганием аэро- навигационными огнями	Ракетами
1	2	3	4
а/ Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны			
1	"Внимание, Вы -самолет-нару- шитель"	Днем Три покачивания с крыла на крыло Ночью Три мигания аэро- навигационными огнями	Одна зе- леная ракета Одна зе- леная ракета
2	"Следуйте за мною"	Днем Выход вперед по курсу самолета-на- рушителя и разворот в сторону аэродрома посадки с креном 20°, обозначая себя покачиванием с кры- ла на крыло. Ночью Выход вперед по кур- су самолета-наруш- теля и разворот в сторону аэродрома с креном 20°, обозна- чая себя миганием аэронавигационными огнями	
3	"Произведите посадку на этом аэро- дроме"	Днем а/ При визуальной видимости аэродрома - круг над аэродро- мом посадки; б/ при подходе к аэродрому за обла- ками круг над аэродромом и заход на посадочный курс. Ночью Заход на посадоч- ный курс с включе- нием посадочных огней /фар/	
4	"Выполняйте мой команды, в противном случае Ваша безопасность не гаранти- руется"	Днем Многократное пока- чивание с крыла на крыло при полете на параллельных курсах. Ночью Многократное мига- ние аэронавигацион-	Одна красная ракета Одна красная ракета

№	Meaning of signal	Signal /command/	
		Evolutions of Aircraft and Blinking of Naviga- tion Lights	Pyro- technics
1	2	3	4
а/ Signals given by planes of the air- defence			
1.	"Attention, By day: you are a Rocking /thrice violator" repeated/ By night: Three flashes of the navigation lights.		One green pyrotech- nic signal One green pyrotech- nic signal
2.	"Follow me" By day: After overtaking the violator on a paral- lel heading, rocking wings from position in front of the in- tercepted aircraft and turning 20° into the course of the aerodrome. By night: Same as day proce- dure, plus series of light flashes.		
3.	"Land at this By day: aerodrome". a/ In VMC - cir- cling the airfield. b/ In IMC - cir- cling the airfield and commencing final approach. By night: Turn into final approach with steady landing lights.		
4.	"Comply with By day: my orders, other Rocking wings wise your safety while flying along is not guaranteed" parallel headings		One red pyroc- technic signal.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIALRAC 1-3
20/03/60

25X1

25X1

Значение п/п сигнала		Подача сигнала /команд/ Эволюциями самолетов и Ракетами миганием аэронавигационными огнями		1	2	3	4
1	2	3	4				
5	"Ваш путь свободен"	Днем Энергичный разворот во внешнюю сторону и уход с набором высоты Ночью Энергичный разворот во внешнюю сторону и уход с набором высоты.		5	"You may proceed"	By night: Flashing navigation lights while flying along parallel headings. By day: Abrupt break away and departure by climbing. By night: Same as day procedure.	One red pyrotechnic signal
6/ Сигнал, подаваемый воздушным судном /самолетом/ нарушителем				b/ Response by violator- aircraft			
6	"Вас, по-нял, выпол-нял Ваш сигнал".	Днем Покачивание с крыла на крыло Ночью Миганием аэронавигационными огнями.		6	"Roger. Wilco".	By day: Rocking wings. By night: Flashing navigation lights.	
26. Иностранное воздушное судно, совершившее посадку на территории Советского Союза при обстоятельствах, указанных в пункте 24, может продолжать полет только с разрешения Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.				26. A foreign aircraft landing on the territory of the Soviet Union under circumstances indicated in Paragraph 24 may continue its flight only with the permission of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.			
27. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями: - переговоры: воздушное судно - земля, земля - воздушное судно осуществляются на русском языке; - при радиотелеграфной связи употребляется Q код; - единицы измерения употребляются: длина - в километрах, температура - в градусах Цельсия/, барометрическое давление - в миллиметрах ртутного столба, окружность - в градусах.				27. When flying within the territory of the Soviet Union, foreign flight crews shall be guided by the following provisions: - communication: air-ground and ground-air is carried on in Russian! - Q-Code is used for wireless telegraph communication: - measurements /dimensional units/ are: length - kilometres, temperature - degrees Centigrade, barometric pressure - millimetres of mercury column, circumference - degrees.			
28. При полете на территории Советского Союза экипажи иностранных воздушных судов обязаны осуществлять связь в соответствии с режимами и на частотах /волнах/, определяемых Главным управлением Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.				28. When flying within the territory of the Soviet Union, the crews of foreign aircraft must maintain communication in accordance with the instructions and on frequencies /wave-length/ prescribed by the General Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.			
Полет воздушного судна без наличия двусторонней связи с авиадиспетчерской службой запрещается. В случае отказа в полете радиосредств экипаж обязан произвести посадку на ближайший запасный аэродром.				No aircraft may fly without air-ground communication with the Air Traffic Control Service. In the event wireless equipment fails during a flight, the crew must land their aircraft at the nearest alternate aerodrome.			
29. Таможенный досмотр прибывающих из-за границы и вылетающих за границу воздушных судов, перевозимых на них грузов, а также багажа и ручной клади пассажиров и членов экипажа осуществляется в соответствии с действующими в СССР таможенными правилами. Посадки воздушных судов при влете в СССР и при вылете из СССР в аэропортах и других местах, где отсутствуют таможенные учреждения и пограничные контрольно-пропускные пункты, запрещаются.				29. Customs inspection of aircraft arriving from and departing for foreign countries, of their cargoes as well as of the luggage and hand baggage of passengers and members of the crew is carried out in accordance with customs rules operating in the USSR. When entering or leaving the USSR, no aircraft may land at airport or other places where there are no customs offices and frontier control passage stations.			
30. Если экипаж иностранного воздушного судна вынужден, в связи со стихийным бедствием, произвести посадку вне назначенных основных и запасных аэродромов, командир экипажа обязан немедленно уведомить авиадиспетчерскую службу, управляющую данным воздушным судном, которая примет соответствующие меры по его безопасности.				30. If, as a result of emergency, the crew of a foreign aircraft is forced to land in a place other than the prescribed basic and alternate aerodromes, the pilot-in-command shall immediately inform the appropriate Air Traffic Control Service, which will take the corresponding measures to secure the safety of the aircraft and render assistance to the crew and passengers.			

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

сти и оказанию помощи экипажу и пассажирам.

31. Все перевозимые на воздушном судне фотоаппараты и киноаппараты /в том числе и те, на которые имеется письменное разрешение/ должны храниться в закрытых чемоданах, не заряженные фотоплёнкой.

Фотографирование с самолета запрещается.

Нахождение на борту аппаратуры, позволяющей производить аэрофотосъемку и другие виды специальной с"емки /в том числе и в упакованном виде/, запрещается.

32. Сбрасывание с воздушных судов каких-либо предметов и пользование парашютом в воздушном пространстве СССР допускается только в случае бедствия. Парашют может находиться на воздушном судне только при условии указания на это в разрешении на полет.

33. В случае заболевания члена экипажа или пассажира командир экипажа обязан с борта воздушного судна или после посадки уведомить об этом авиадиспетчерскую службу аэропорта посадки с тем, чтобы была оказана необходимая и своевременная медицинская помощь.

34. За нарушение правил полетов /влет в пределы Советского Союза или вылет из его пределов без разрешения, посадка воздушного судна вне назначенных основных и запасных аэродромов, несоблюдение указанных в разрешении воздушных коридоров пролета государственной границы и воздушных трасс, полет без наличия двусторонней связи/, виновные несут уголовную ответственность по законам СССР.

В тех случаях, когда нет оснований для привлечения виновных к уголовной ответственности, начальник Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР вправе наложить на нарушителя в административном порядке штраф до 3000 рублей.

35. При радиообмене иностранного воздушного судна с диспетчерской службой Гражданского воздушного флота названия аэропортов и пунктов передаются по их географическому наименованию на русском языке.

31. All photo and cinema cameras /including those for which there is written permission/ transported in the aircraft shall be kept empty in closed suitcases.

Photographing from aircraft is prohibited. Transportation of photographic equipment for aerial and special kinds of photography /even if this equipment is packed/ is prohibited.

32. In the air space of the USSR, objects may be dropped from an aircraft and parachutes may be used only in distress. An aircraft may have parachutes on board only when this is stipulated in the permission for the flight.

33. In the event a flight crew member or a passenger falls ill, the pilot-in-command must, either from the aircraft or upon landing, inform the Air Traffic Control Service of the airport so that necessary timely medical assistance might be provided.

34. Criminal proceedings in accordance with the laws of the USSR will be instituted in the event the flight rules are violated /entry into or departure from the Soviet Union without permission, landing in places other than the prescribed basic and alternate aerodromes, non-observance of the corridors across the state border and airways prescribed in the permission, flight without two-way communication/.

In case when there are no grounds for instituting criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR may impose a fine up to 3000 roubles.

35. In radio communication between foreign aircraft and the Traffic Control Service of the Civil Air Fleet, airports and locations are designated by their geographical denominations in Russian.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

RAC 2-1
20/03/60

ПОЛЕТЫ

в контролируемом воздушном пространстве

FLIGHTS

in controlled airspace.

25X1

ПОЛЕТЫ В РАЙОНЕ АЭРОПОРТА

При визуальных условиях полета в районе аэропорта:

1. Полеты по кругу производятся на высоте 300 - 500 м. В отдельных случаях высота полета по кругу, решением руководителя полетов, может быть снижена до 100 метров.

При полетах по кругу заходить в облака запрещается.

2. Экипажи одиночных самолетов, летающих по кругу, должны держать дистанцию между самолетами не менее 1500 м.

3. Обгонять самолеты по внутреннему кругу и срезать путь на разворотах, кроме случаев вынужденной посадки, - запрещается. Скоростные самолеты могут обгонять самолеты с меньшей скоростью до третьего разворота, с внешней стороны круга на интервале не менее 200 метров.

4. Вход в круг и выход из круга в зоне и на маршрут производится под острым углом к направлению полета по кругу /по касательной/.

Экипажи, прилетающие на аэродром, входят в общий круг на высоте полета самолетов, летающих по кругу.

ПОЛЕТЫ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

1. В сложных метеорологических условиях, когда пилотирование осуществляется по приборам, вход в район аэродрома разрешается только радиофицированным самолетам, имеющим двухстороннюю связь.

Вход самолета в район аэродрома в сложных метеорологических условиях, без получения разрешения и указания о высоте входа категорически запрещен.

2. При полетах в сложных метеорологических условиях экипаж самолета обязан за 100-70 км до подхода к аэродрому /воздушной зоне/ установить связь с командной радиостанцией, получить информацию о воздушной и метеорологической обстановке, разрешение на вход в район аэродрома /воздушную зону/ и указания руководителя полетов о порядке пролета или посадки. Снижение или набор высоты на подходе к аэродрому допускается только с разрешения диспетчерской службы.

3. Прорывание облаков вниз производится над аэродромом, оборудованным приводными радиосредствами или посадочной системой, и выполняется по установленной схеме, при наличии устойчивой микрофонной связи самолета с землей. Прорывание облаков без разрешения руководителя полетов запрещается.

4. Перевод барометрической шкалы высоты на величину фактического давления на уровне аэродрома посадки производится с получением команды руководителя полетов заходить на посадку с нижнего эшелона зоны ожидания.

5. Во время прорывания облаков командир корабля обязан докладывать руководителю полетов курс, высоту и пролет радиоориентиров.

FLIGHTS IN TERMINAL CONTROL AREAS /TMA/

During the daytime, under VMC in TMA:

1. Aircraft shall fly in the traffic circuit at an altitude of 300-500 metres. In separate cases, by permission of the Air Traffic Controller, aircraft may reduce the altitude to 100 metres.

When in the traffic circuit, no aircraft may fly above clouds.

2. Aircraft, flying in the traffic circuit, must keep at a distance of at least 1500 metres from each other.

3. Except in cases of emergency landing, the overtaking of aircraft in the inner circuit and the shortening of distances at the turns are prohibited. High-speed aircraft may overtake slower planes before the base leg on the outer side of the circuit at a distance of not less than 200 metres.

4. In the TMA and on the route, entry into and exit from the traffic circuit is made at a sharp angle to the direction of the traffic circuit /along the tangent/.

Crews arriving at the aerodrome enter the general traffic circuit at the altitude of the aircraft flying in the circuit.

FLIGHTS UNDER INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS /IMC/

1. Under IMC, when aircraft are piloted by instruments, only radio-equipped aircraft with two-way communication may enter the area of an aerodrome.

Under Instrument Meteorological Conditions, aircraft are categorically forbidden from entering the TMA without clearance and instructions on the altitude of entry.

2. When flying under IMC, the crew of an aircraft shall, from a distance of 100-70 kilometres from the aerodrome TMA contact the approach control radio station, obtain information on the air and meteorological situation, as well as clearance to enter the area of the aerodrome TMA and instructions of the approach controller on the order of flight or landing. When approaching an aerodrome, altitude may be decreased or increased only with the permission of the Approach Service.

3. Breaking down clouds shall be made over an aerodrome equipped with non-directional radio beacons /locators/ or with an Instrument Landing System and is accomplished in accordance with an established instrument approach chart only when there is stable air-ground telephone communication. Aircraft may not break down clouds without clearance from the approach controller.

4. The altimeter shall be set to the value of the actual pressure at aerodrome elevation when instructions to start a straight-in approach from the holding point lower level is received from the aerodrome controller.

5. When breaking down clouds, the pilot-in-command shall report to the aerodrome approach controller on the heading of the flight altitude and the time of passage over radio markers.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

6. В случае невыхода из облаков после достижения минимальной высоты, до которой установлено снижение при пробывании облаков вниз /минимум аэропорта/ командир корабля обязан прекратить снижение и набрать безопасную высоту.

7. В случае, если самолету, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир корабля сообщает руководителю полетов. После получения разрешения на внеочередную посадку и информации о барометрическом давлении на уровне аэродрома, метеорологической и воздушной обстановке, командир корабля производит пробывание облачности по указанию руководителя полетов, согласно схеме - "внеочередной выход" или до действующей схемы пробывания облачности - системы ОСП.

ПОЛЕТЫ ПО ВОЗДУШНОЙ ЛИНИИ

1. При полетах по утвержденной воздушной линии экипаж обязан строго придерживаться линии пути. Ширина трассы воздушной линии 20 км /по 10 км на каждую сторону от линии пути/. Отклонение от установленного маршрута воздушной линии не допускается.

2. В случае потери двухсторонней связи с землей во время полета в облаках и за облаками - входить в район аэропортов с интенсивным движением самолетов запрещается.

3. При нарушении двухсторонней связи командир корабля принимает все меры к восстановлению связи. Если восстановить двухстороннюю связь не удалось, а приемники на самолете исправны, командир корабля для получения необходимой информации должен организовать прослушивание экипажем наземных и самолетных радиостанций.

Если радиосвязь отказала при визуальном полете, командир корабля следует визуально в аэропорт назначения. При невозможности продолжать визуальный полет в аэропорт назначения, самолет обязан вернуться в аэропорт вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

Переход с визуального полета на инструментальный полет при отказе радиосвязи запрещен.

При утере связи в условиях инструментального полета, командир корабля обязан использовать возможность перейти на визуальный полет. Когда нет возможности перейти на визуальный полет, командир корабля обязан следовать только в аэропорт назначения в соответствии с планом полета. В этих случаях командир корабля поддерживает заданный эшелон до выхода на РИТ аэродрома назначения.

Следовать на запасный аэродром разрешается лишь при явном преимуществе метеорологического запасного аэродрома, позволяющих выход в визуальный полет на безопасной высоте, или когда в аэропорту назначения предусмотрено запрещение прилета самолетов, полностью утративших связь.

Если после смены курса заданный эшелон будет встречным, командир корабля набирает высоту высшего смежного эшелона, попутного новому курсу.

4. Летный состав, производящий полеты по трассе, должен твердо знать:

- порядок эшелонирования самолетов по высотам, на маршрутах и в зонах ожидания,
- расписание и данные работы средств радиообеспечения, необходимых для полета,
- схемы пробывания облаков и захода на посадку для своего аэродрома, аэродромов посадки и запасных аэродромов.

5. Экипажи, находясь в полете, обязаны:

6. In the event there are still clouds at the minimum altitude established for breaking down clouds /airport landing minima/, the pilot-in-command must stop descending and pull up to a safe altitude /OCL/.

7. In the event an aircraft in the holding pattern anticipates being compelled to land immediately, the pilot-in-command shall inform the matter to the aerodrome approach controller. After receiving clearance for an extraordinary landing and information on the barometric pressure at aerodrome elevation and on the meteorological and air situation; the pilot-in-command breaks down clouds at the instructions of the approach controller in accordance with the "extraordinary approach" chart or with the operating regular instrument approach chart.

FLIGHTS ON THE AIRWAY

1. Crews flying on an established air line must strictly adhere to the route. The width of airways is 20 kilometres /10 kilometres on either side of their centre-line/. No deviation from the established route of the air line is permitted.

2. In case of communication failure while flying in or above clouds, aircraft may not approach the area of an airport with heavy air traffic.

3. In case of two-way communication failure the pilot-in-command must take all the steps to restore the communication. If unable to restore such communication and when in need of receiving necessary information, the pilot-in-command must organize the listening watch of ground and aircraft radio stations by the crew providing that the airborne receivers are serviceable.

If the communication failure occurs during flight in VFR, the pilot-in-command must fly in VFR to the aerodrome of designation. If unable to continue such flight the aircraft must return to the aerodrome of departure or land at the nearest alternate aerodrome.

In case of communication failure the change of flight from VFR to IFR is forbidden.

If the communication failure occurs during flight in IFR, the pilot-in-command must take possibility to fly in VFR. If unable to fly in VFR, the pilot-in-command must fly only to the aerodrome of designation in accordance with the flight plan. In this case the pilot-in-command shall maintain the given flight level until he is over a radio facility of the aerodrome of designation.

Flight to an alternate may be authorised only when meteorological conditions at the alternate aerodrome are much more favorable and enabling to fly in VFR at the safe height or when the arrival of aircraft with completely lost communication is forbidden at the airport of designation.

If after the change of course the given flight level is unfavourable, the pilot-in-command shall climb to the next flight level favourable to the new course.

4. Flying personnel operating flight on an airway must be firmly aware of:

- the order of vertical separation along the route and in the holding points;
- arrangement and operation data of the radio communication and navigation facilities to be used during a flight;
- instrument approach and landing charts for their aerodrome, aerodromes of landing and the alternate aerodromes.

5. During flight, crews must:

25X1

CONFIDENTIAL**RAC 2-2**
20/03/60 25X1

- точно выполнять все указания руководителей полетов /авиадиспетчерской службой, руководящей движением/;
- наблюдать за изменением погоды, развитием опасных метеоявлений и немедленно докладывать авиадиспетчерской службе о их наличии;
- при полете вдоль линейного ориентира лететь правее его;
- обгон впереди летящего самолета производить с правой стороны с интервалом не менее 200 метров;
- при полетах навстречу друг другу на параллельных курсах и на одной высоте расходиться левыми бортами с интервалами не менее 200 метров /каждый отворачивает вправо/;
- при встречах на пересекающихся курсах и на одинаковой высоте снижаться /терять высоту/ тому экипажу, который видит другой самолет с левого борта, а экипажу, наблюдающему другой самолет с правого борта, - набирать высоту.

6. Все экипажи самолетов, вступающие в связь с РДС, сообщают о своем местонахождении, высоте полета, путевой скорости, фактической метеоситуации полета и времени прибытия в аэропорт /или пролет через него/ и получают от РДС:

- разрешение /или запрещение/ на пролет или следование в аэропорт посадки;
 - данные о фактической погоде в районе аэропорта пролета или посадки;
 - указание по производству полета в районе диспетчерской службы в районе аэропорта пролета или посадки;
 - сведения о движении других самолетов /времени, местонахождение и высоту полета/, если возможна встреча их с данным самолетом.
7. Полет за облаками должен производиться на высотах не менее 200 метров над верхней границей облаков, а полет под облаками - на высоте не менее 50 метров от нижней границы облаков.

ПРАВИЛА ВЗЛЕТЫЯ РАДИОСВЯЗИ ЭКИПАЖЕЙ САМОЛЕТОВ С ДИСПЕТЧЕРАМИ АДС И РДС

1. Переговоры по радиотелефону производятся хорошо отработанным командным языком предельно четко, ясно, кратко и понятно. При выполнении связи по радиотелефону необходимо соблюдать следующие правила:

- а/ перед вызовом на микрофонную радиосвязь необходимо прослушать эфир и определить свободный момент для связи, помня, что каждая радиосвязь при нарушении порядка обмена как со стороны наземных работников, так и со стороны экипажей вносит дезорганизацию в руководство движением самолетов;
- б/ скорость произношения при радиосвязи отдельных букв, слов и цифр должна быть постоянной, слегка замедленной по сравнению с обычным разговорным темпом. Чрезмерного замедления при переговорах допускать не следует, так как это будет ухудшать их качество;
- в/ при произношении высокий тон различается легче, чем низкий тон;
- г/ напряженность голоса должна быть умеренной и постоянной;
- д/ промежутки между произносимыми словами должны быть одинаковыми;
- е/ для лучшего понимания цифр следует произносить отчетливо, подчеркивая конечные слоги.

- precisely comply with all the instructions of the Air Traffic Control Service providing control to the flight;
- watch the changes in the weather and the development of dangerous meteorological phenomena and immediately inform the Air Traffic Control Service.
- aircraft following a line of landmarks are required to keep the right of the line;
- by - pass aircraft on the right at a distance of not less than 200 metres;
- when two aircraft are flying head on along parallel headings and at the same altitude, they must branch off on the left side of each other at a distance of at least 200 metres /each turns to the right/;
- when two aircraft meet at intersecting heading and at the same level, the crew that sees the other aircraft on the left side decreases altitude, while the crew seeing the other aircraft from the right side shall climb

6. All crews establishing contact with the Area Control Service report on their position altitude, ground speed, actual meteorological conditions of the flight and time of passage over or arrival at the airport and receive from ACC:

- clearance /or prohibition/ to pass over or proceed to the airport of landing;
- data on the actual weather in the area of the airport of passage or landing.
- flight instructions in the area of the Air Traffic Control Service in the area of the airport of passage or landing;
- reports on the movement of other aircraft /time, position and flight altitude/ if there is a possibility of their meeting the given aircraft.

7. When above clouds, aircraft must fly at an altitude of at least 200 metres above the upper cloud boundary, while when below clouds at an altitude of not less than 50 metres below the lower boundary of the clouds.

RULES OF RADIO COMMUNICATION BETWEEN AIRCRAFT AND AREA, APPROACH AND AERODROME CONTROLLERS

1. Conversation by radio-telephone is conducted in a clear-cut language precisely, lucidly, briefly and understandably. During radio-telephone communication, the following rules must be observed:
- a/ before opening microphone radio communication, it must be determined whether the ether is free, remembering that when the order of communication is disrupted either by ground workers or by aircraft crews direction of the movement of aircrafts is disorganized;
 - b/ the speed of pronouncing separate letters, words and figures must be constant and slightly slower compared with the usual conversational speed. Excessive slowness should not be permitted as that lowers the quality of the communication;
 - c/ in pronunciation, a high tone is easier to distinguish than a low tone;
 - d/ the voice must be of a moderate and constant pitch;
 - e/ the intervals between words must be identical;
 - f/ to make figures clear, they must be pronounced distinctly with an emphasis on the last syllables.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

2. Минимум обязательных связей командира корабля:

- a/ с АДС аэропорта вылета:
- запрос разрешения на выруливание самолета;
 - запрос разрешения на взлет;
 - донесение о наборе самолетом заданной высоты полета;
 - донесение о выходе из района аэропорта;
- b/ с РДС по маршруту полета:
- донесение о входе самолета в РДС из АДС вылета и взятии контрольного пеленга;
 - донесение о наборе самолетом заданного эшелона;
 - донесение о пролете контрольных пунктов, оборудованных радиотехническими средствами;
 - донесение о встрече самолета с опасными метеоявлениями;
 - о пересечении государственной границы.

Командир корабля обязан за 15 - 20 минут до подхода к государственной границе: определить свое местонахождение, установить связь с соответствующей РДС государства, в районе которого будет производиться полет; передать донесение о своем местонахождении, расчетном времени пролета государственной границы, метеословных и получить подтверждение о приеме самолета и предстоящих условиях полета.

- О фактическом времени пересечения государственной границы.

Примечание: В процессе всего полета экипаж прослушивает эфир на волне микрофонного канала РДС.

- в/ с АДС аэропорта пролета:
- донесение о времени входа в район аэропорта;
 - донесение о времени пролета над РНТ аэропорта;
 - донесение о времени выхода из района аэропорта.
- г/ с АДС аэропорта посадки:
- донесение о времени входа в район аэропорта;
 - донесение о выходе на РНТ зоны ожидания;
 - донесение о выполнении элементов маневра при заходе на посадку.

ДОНЕСЕНИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ВЕДЕНИИ СВЯЗИ С РДС

1. При выходе самолета из района аэропорта /пункта вылета/ экипаж самолета обязан доложить диспетчеру РДС через микрофонную радиостанцию время входа в РДС, высоту и условия полета.

Донесение о начале смены эшелона и занятия заданного эшелона должны быть переданы диспетчеру РДС одновременно с началом смены эшелона и немедленно по достижении заданной высоты.

Донесения о пролете над контрольными пунктами, оборудованными радионавигационными точками, экипаж самолета обязан передавать диспетчеру РДС немедленно после пролета над ними. В донесении должно быть указано время пролета над пунктом, высота и условия полета.

2. The minimum of compulsory communications of pilot-in-command:

- a/ with aerodrome control service of the airport of departure:
- request for clearance to taxi out the aircraft;
 - request for clearance to take-off;
 - report that the aircraft has reached the prescribed flight altitude;
 - report that the aircraft has left the area of the airport;
- b/ with the Area Control Service on the route of flight:
- report on the aircraft's entry into the Area Control Service from the TMA of the aerodrome of departure and on taking the master direction;
 - report on the aircraft reaching the prescribed flight level;
 - report on passage over reporting points equipped with radio-technical facilities;
 - report on hazardous weather conditions;
 - on aircraft crossing the state border.

The pilot-in-command must, 15-20 minutes before approaching the state border: determine his position, establish contact with the appropriate Area Control Service of the state through whose territory the aircraft will fly; transmit a position report estimated time of crossing the state border and weather conditions, and receive confirmation of the reception of his aircraft and of the pending flight conditions.

- on the actual time of crossing the state border.

NOTE: Throughout the flight, the crew listens in on the frequency of the Area Control Service telephone station.

- c/ with the Air Traffic Control of the Airport over which the aircraft passes:
- report on the time the aircraft enters the area;
 - report on the time the aircraft flies over the airport reporting point;
 - report on the time the aircraft leaves the TMA of the airport;
- d/ with the Air Traffic Control of the airport of landing:
- report on the time the aircraft enters the TMA of the airport;
 - report on approach to holding point;
 - report on fulfilment of the elements of manoeuvring while making an approach-to-land procedure.

REPORTING FROM AIRCRAFT IN CONTACT WITH AREA CONTROL CENTRE /ACC/

1. When an aircraft leaves the TMA of the airport of departure, the crew must report to the ACC controller through the telephone radio station the time the aircraft enters the FIR, the altitude and the flight conditions.

The time the flight altitude is changed and the aircraft reaches the prescribed flight altitude must be immediately reported to the ACC controller.

Reports on the time the aircraft flies over reporting points equipped with radio-navigation facilities must be made to the ACC controller as soon as the aircraft passes these points. The report must indicate the time the aircraft flies over the point, the altitude and the flight conditions.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

RAC 2-3

20/03/60 25X1

2. При встрече с опасными для полета метеоявлениями /гроза, обледенение, туманы и т.д./, а также с условиями погоды, не предусмотренными прогнозом, экипаж самолета сообщает в РДС: характер, интенсивность, район и направление перемещения данного метеоявления.

3. Данные о погоде командир корабля в полете получает по пункту базирования РДС циркулярно два раза в час по самолетному радиомикрофонному каналу.

Кроме этого, экипажу предоставляется право при необходимости запрашивать данные о погоде в аэропортах по маршруту полета, независимо от сроков циркулярных передач погоды.

4. Прием циркулярных передач и прослушивание на волне микрофонного канала РДС производит бортрадист.

Когда бортрадист занят сбором метеосводок или радиопеленгацией, то на это время /3 - 5 мин./ командир корабля или по его указанию второй пилот обязан слушать днем на волне микрофонного канала РДС на командном приемнике, а ночью и при ухудшении прохождения коротких волн - на приемнике радиокомпаса работу приводной радиостанции аэропорта базирования РДС.

5. В случаях, когда циркулярная передача и передачи микрофонной радиостанции не слышны, экипаж самолета обязан установить с РДС контрольную связь.

Если контрольную связь установить не удастся, использовать другую микрофонную радиостанцию РДС и телеграфную радиостанцию РДС.

Когда же и по этим каналам связь с РДС не удастся установить, - вызвать и установить связь через радиопеленгатор, расположенный в пункте базирования РДС.

6. За 10 - 15 мин. до пересечения границы смежной РДС экипаж самолета обязан уточнить свое местонахождение путем использования радиосредств или путем запроса РДС.

7. Донесение о пролете границы смежных РДС экипаж самолета обязан передать через телеграфную радиостанцию РДС.

Сначала донесение передается диспетчеру РДС, в район, который переходит самолет, с указанием времени входа в РДС, высоты и условий полета.

В донесении диспетчеру РДС, пределы которой самолет покидает, экипаж обязан сообщить время пересечения границы, высоту и условия полета, а также о наличии связи с впереди лежащей РДС.

6. Если телеграфные радиостанции смежных РДС работают на общих частотах, донесение о пересечении границы РДС может быть передано в один сеанс связи путем вызова одновременно двух радиостанций, передачи донесения и получения квитанций.

В тех случаях, когда донесение для смежной РДС о переходе границы РДС не может быть передано через телеграфную радиостанцию, экипаж самолета не должен прекращать связи с РДС, пределы которой он покидает, и передавать через нее необходимые донесения.

Одновременно с этим экипаж самолета обязан установить связь с РДС, в пределы которой вошел самолет, через радиопеленгатор аэропорта базирования этой РДС. Связь с радиопеленгатором продолжается до тех пор, пока не будет установлена надежная связь по радиомикрофону с РДС.

2. When flight hazardous weather conditions /thunderstorm, icing, fog and so forth/ as well as weather conditions not foreseen by the forecast are encountered, the crew of the aircraft reports to the ACC on the character, intensity, area and direction of the given meteorological phenomenon.

3. Pilot-in-command receives weather reports /CQ/ on the aerodrome where the PIC is based twice an hour through the aircraft radio-telephone ACC station.

In addition, the crew may, when necessary, request information about the weather in the airports en-route, irrespective of the schedule of CQ broadcasts.

4. The aircraft radio operator receives the CQ broadcasts on the telephone frequency of ACC station.

The time /3-5 minutes/ the radio operator is busy with weather reports or with weather reports or with getting his radio bearing, pilot-in-command or, on his instructions, the co-pilot must listen in the ACC microphone frequency of the master receiver during the daytime, while at night and when wave-length conditions deteriorate - to the non-directional radio beacon of the ACC base airport over the radio compass receiver.

5. In the event the general call and the broadcasts of the microphone radio station cannot be heard, the crew of the aircraft must establish master communication with the ACC.

If the master communication cannot be established, use must be made of another ACC microphone radio station of the ACC telegraph radio station.

When communication with the ACC cannot be opened through any one of these channels, contact must be made through the direction finding station at the ACC base.

6. 10-15 minutes before intersecting the boundary of an adjoining FIR, the crew must check their position through radio facilities or by requesting the ACC.

7. The crew of an aircraft must, through the telegraph radio station of the ACC report the time they intersect the boundary of an adjoining FIR.

At first the report is transmitted to the ACC officer in the area over which the aircraft is flying, with indication of the time the aircraft enters the FIR, altitude and flight conditions.

In the report to the controller whose area the aircraft is leaving, the crew must indicate the time the boundary has been intersected, altitude and flight conditions as well as if they are in contact with the ACC lying ahead.

8. If the telegraph radio stations of the adjoining ACC are working on the same frequencies, the report on the intersection of the FIR boundary may be transmitted in one session by simultaneously calling two radio stations, transmitting reports and receiving clearance.

In cases when the report for the adjoining ACC on the intersection of the FIR boundaries cannot be transmitted through the telegraph radio station, the crew of the aircraft must maintain contact with the ACC, whose area it is leaving, and transmit through it all the necessary reports.

At the same time, the crew of the aircraft must contact the ACC, into whose area they have entered, through the direction finding station at the ACC base airport. Contact with the direction finding station must be maintained until stable communication is established with the ACC through the radio telephone.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

9. При затруднении в установлении связи с РДС экипаж самолета обязан прибегнуть к помощи других самолетов, которые имеют связь с РДС, а также микрофонных радиостанций отдаленных РДС, работающих на общей волне с микрофонной радиостанцией РДС, в пределах которой самолет находится.

10. За 15 мин. до входа в район АДС экипаж самолета обязан уточнить свое местонахождение и путевую скорость и по запросу РДС доложить ей эти данные и получить от нее условия входа в район аэропорта.

Если запроса от РДС не поступило, не позже 10 мин. до входа в АДС, запросить условия входа в район аэропорта.

ДОНЕСЕНИЕ ЭКИПАЖА ПРИ ВЕДЕНИИ СВЯЗИ С АДС АЭРОПОРТА ПОСАДКИ

1. При входе самолета в район аэропорта экипаж обязан установить связь с КДП, получить от него разрешение на вход в район аэропорта и условия полета. После этого доложить диспетчеру РДС о входе в район аэропорта, наличии связи с КДП и получить от него согласие на прекращение связи с РДС.

Пример:

Командир корабля

Руководитель полетов,
диспетчер

1. Волга, я 4409,
вызываю для связи.

4409, я Волга, Вас слы-
шат.

2. Волга, я 4409,
10.00 вошел в АДС
в облаках, высота
1500, прибуду 10.20.

4409, я Волга, подхо-
дите высоте 1500 на
дальний привод, Вам
встречный самолет вы-
сота 1200, погода за
10.00; высота облаков
200, видимость 3, сла-
бый дождь, ветер севе-
ро-западный 6 м/с, дав-
ление 762,5, посадка
по системе ОСП с МК-
242°.

Волга, я 4409,
понял, подход
1500.

3. Волга, я 4409,
10.20, прошел даль-
ний привод, высота
1500.

4409, я Волга, займите
высоту 1200.

Волга, я 4409, по-
нял, занять 1200.

4. -
Волга, я 4409,
принял занять 900.

4409, я Волга, займите
высоту 900.

5. -
Волга, я 4409,
понял занять 600.

4409, я Волга, займите
высоту 600, работайте
со стартом.

6. -
Волга-старт, я 4409,
понял, исходное по-
ложение занять в
10.33.

4409, я Волга-старт,
10.33 займите исход-
ное положение.

7. Волга-старт, я 4409, 4409, я Волга-старт,
высота 600, траверз разрешаю заход на по-
дальней /курс 62, проходу дальний/.
с МК-242°, давление
762,5, высота облаков
1500, видимость 1000 м,
дождь, шнос влево
5 градусов.

9. When there is difficulty in establishing communication with the ACC, the crew of the aircraft must fall back upon the assistance of other aircraft, which are in communication with the ACC and also of telephone radio stations of remote ACC working on the same wave length as the telephone radio station of the ACC in whose area the aircraft is flying.

10. 15 minutes before entering the TMA, the crew of aircraft must check their position and ground speed and, by request of the ACC, transmit these data and receive from the ACC the instructions for entering the TMA of the airport. If such a request is not received from the ACC, the crew must, at least 10 min. before entering the area of the Airport Control Service, request instructions for entering the area.

REPORTS FROM CREWS IN COMMUNICATION WITH THE CONTROL SERVICE OF THE AIRPORT OF LANDING

1. When an aircraft enters the area of an airport, the crew must contact the Approach Control Service and obtain clearance to enter the TMA and flight instructions. After this, the Area Control Service Officer is informed that the aircraft has entered the TMA and that there is contact with the Approach Control Service and is requested permission to cut communication with the ACC.

Example:

Pilot-in-command Traffic Control Officer

1. Volga-This is 4409 4409-This is Volga.
Calling for contact. You are in contact.

2. Volga-This is 4409. 4409-This is Volga.
Have entered ACC in Approach at altitude
clouds at 1000. 1500 towards LO. Air-
Altitude 1500. craft heading towards
Estimating arrival you at altitude 1200.
1020. Weather at 1000: cloud
ceiling 200, visibility
3, drizzle, wind north-
west 6m/sec, pressure
762,5. Instrument land-
ing from Mag. 242 deg.

Volga-This is 4409.
Roger, Approach 1500.

3. Volga-This is 4409. 4409-This is Volga.
1020 have passed LO. Descend to 1200.
Altitude 1500.
Volga -This is 4409.
Roger. Descend to 1200.

4. - 4409-This is Volga.
Volga -This is 4409. Descend to 900
Roger, Descend to
900.

5. - 4409-This is Volga.
Descend to 600. Contact
start.

Volga-This is 4409.
Roger. Descend to 600.

6. - 4409-This is Volga-
Start, 1033 Take up
Volga-Start, this is approach position.
4409. Roger. Take up
approach position at
1033.

7. Volga-Start-This 4409-This is Volga-
Start, 1033. Start, you are cleared
Outer beam /heading to approach for instru-
62, over outer/. ment landing from 1500.
4409 degrees, pressure
762,5, cloud base 1500,
visibility 1000 metres,
rain, left drift 5 deg.

Volga-Start-This is
4409. Roger. Appro-
aching for
Pressure 762

CONFIDENTIAL

25X1

RAC 2-4
20/03/60

CONFIDENTIAL

25X1

Волга-старт, я 4409,
понял, захожу на
посадку, давление
762,5.

8. Волга-старт, я 4409, 4409, я Волга-старт,
выполнил стандартный посадку разрешаю.
/четвертый/ разворот, курс 242 градуса.
9. Волга-старт, я 4409, 4409, я Волга-старт,
дальняя, высота 150. понял, слежу.
10. - 4409, я Волга-старт,
Вас вижу /вышли левее/
вышли правее; уходите
на второй круг/;
11. - 4409, я Волга-старт,
Ваша посадка 10.38,
рулить вправо /влево/
по РД № 5 к вокзалу.
- Волга-старт, я 4409,
понял.
12. - 4409, я Волга, зару-
ливайте во второй ряд
по указанию дежурно-
го.

Волга, я 4409,
понял.

ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОЛЕТОВ ПО ВЫСОТАМ
ПРИ ПОЛЕТАХ НА ТЕРРИТОРИИ СССР

- Высоты полетов /эшелонов/ устанавлива-
ются:

- при направлении воздушных трасс и мар-
шрутов с истинными путевыми углами в пределах
включительно от 0° до 179° - 600 м, 1200 м,
1800 м, и так до 6000 м через каждые 600 м
высоты; начиная с 6000 м - 6000 м, 8000 м,
10000 м, 12000, 14000 м и т.д. через каждые
2000 м;

- при направлении воздушных трасс и мар-
шрутов с истинными путевыми углами в пределах
включительно от 180° до 359° - 900 м, 1500 м,
2100 м и так до 5700 м через каждые 600 м
высоты; начиная с 7000 м - 7000 м, 9000 м,
11000 м, 13000м, 15000 м и т.д. через каждые
2000 м.

8. Volga-Start-This is 4409- This is Volga-
4409. Have made final Start. You are
Procedure turn. Bearing cleared for landing.
242 degrees.

9. Volga-Start-This is 4409-This is Volga-
4409. Outer. Altitude Start. Roger.
150. Observing.
10. - 4409-This is Volga-
Start. Observing /too
much to the left; too
much to the right; go
back to down wind leg/
4409-This is Volga-
Start. You are
cleared to land. Taxi
to the right /to the
left/ by runway 5 to
air Terminal.

Volga-Start-This is
4409. Roger.
12. -

4409-This is Volga.
Taxi into the second
row at instructions
from the officer on
duty.

Volga-This is 4409.
Roger.

VERTICAL SEPARATION OF AIRCRAFT IN FLIGHTS
WITHIN U.S.S.R. TERRITORY.

-Flight levels are established:

-When airways and routes lead from true track
angles within limits exclusively from 0° to
179° -600 m., 1200m., 1800m., and so on to
6000m after every 600m. of altitude; beginning
from 6000m-6000m., 8000m., 10000m., 12000m.,
14000m. and so on after every 2000m.;

-when airways and routes lead from true track
angles within limits exclusively from 180°
to 359° -900m., 1500m., 2100m and so on to 5700m.
after every 600m. of altitude; beginning
from 7000m.-7000m., 9000m., 11000m., 13000m.,
15000m. and so on after every 2000m.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL**BAC 3-1**
20/03/60 25X1**ОСОБЫЕ УКАЗАНИЯ**по пересечению границы полетной информации
Рига - Стокгольм, Стокгольм - Рига и госу-
дарственной границы СССР**SPECIAL INSTRUCTIONS**for crossing FIR border Riga - Stockholm,
Stockholm - Riga and state border of the
USSR.

1. В связи с различными правилами эшелонирования, применяемыми в СССР и Швеции, введены особые правила, согласованные между СССР и Швецией, пересечения границы района полетной информации Рига - Стокгольм, Стокгольм - Рига.

2. Граница района полетной информации Рига по Балтийскому морю проходит: 5428с 1940в; 5551с 1733в; 5700с 1950в; 5900с 2100в; 5930с 2230в.

3. До пересечения границы района полетной информации следует придерживаться одного из эшелонов, указанных в ниже приведенной таблице. Затем, если нет указаний от диспетчерской службой, эшелон должен быть изменен на эшелон, указанный в правой колонке.

Отклонения от этого правила могут быть только после предварительного согласования с органами диспетчерской службой и в случае аварии.

3.1. При полетах в Западном направлении
/СССР-Копенгаген/

Граница района полетной информации

Район полетной информации Риги		Район полетной информации Стокгольма
11000 м стандарт	→ ←	эшелон 350
9000 м -"-	→ ←	-"- 310
7000 м -"-	→ ←	-"- 240
5100 м -"-	→ ←	-"- 160
3300 м -"-	→ ←	-"- 100
1500 м -"-	→ ←	-"- 40

3.2. При полетах в Западном направлении
/СССР-Стокгольм/

Граница района полетной информации

Район полетной информации Риги		Район полетной информации Стокгольма
11000 м стандарт	→ ←	эшелон 360
9000 м -"-	→ ←	-"- 285
7000 м -"-	→ ←	-"- 225
5100 м -"-	→ ←	-"- 165
3300 м -"-	→ ←	-"- 105
1500 м -"-	→ ←	-"- 45

3.3. При полетах в Восточном направлении
/Копенгаген-СССР/

Граница района полетной информации

Район полетной информации Стокгольма		Район полетной информации Риги
эшелон 370	→ ←	12000 м стандарт
-"- 330	→ ←	10000 м -"
-"- 270	→ ←	8000 м -"

1. In connection with different procedures of separation used in USSR and Sweden, special procedures agreed between USSR and Sweden, of crossing FIR border Riga - Stockholm, Stockholm - Riga are introduced.

2. FIR border Riga is on the Baltic Sea: 5428 n 1940 e; 5551 n 1733 e; 5700 n 1950 e; 5900 n 2100 e; 5930 n 2230 e.

3. One of the levels indicated in the appropriate table below shall be maintained until over the FIR border. Thereafter, without instructions from ATS, the level shall be changed to the one indicated in the right column.

Deviations from this procedure may be made after prior coordination with the appropriate ATS-units and in case of emergency.

3.1. Westbound flights /USSR -Kobenhavn/

FIR BORDER

RIGA FIR		STOCKHOLM FIR
11 000 METRES STANDARD	→ ←	FL 350
9 000 " " →	→ ←	FL 310
7 000 " " →	→ ←	FL 240
5 100 " " →	→ ←	FL 160
3 300 " " →	→ ←	FL 100
1 500 " " →	→ ←	FL 40

3.2. Westbound flights /USSR - STOCKHOLM/

FIR BORDER

RIGA FIR		STOCKHOLM FIR
11 000 METRES STANDARD	→ ←	FL 360
9 000 " " →	→ ←	FL 285
7 000 " " →	→ ←	FL 225
5 100 " " →	→ ←	FL 165
3 300 " " →	→ ←	FL 105
1 500 " " →	→ ←	FL 45

3.3. Eastbound flights /Kobenhavn - USSR/

FIR BORDER

STOCKHOLM FIR		RIGA FIR
FL 370	→ ←	12 000 METRES STANDARD
FL 330	→ ←	10 000 " "
FL 270	→ ←	" "

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

эшелон 210	6000 м стандар	
-"- 130	4200 м -"	
-"- 70	2400 м -"	

6000 m STANDARD	
4200 m "	
2400 m "	

3.4. При полетах в Восточном направлении /Стокгольм-СССР/

3.4. Eastbound flights /Stockholm-USSR/.

Граница района полетной информации

Район полетной инфор- мации Стокгольма		Район полетной информации Риги
эшелон 380	→ ←	12000 м стандарт
-"- 340	→ ←	10000 м -"
-"- 275	→ ←	8000 м -"
-"- 195	→ ←	6000 м -"
-"- 135	→ ←	4200 м -"
-"- 75	→ ←	2400 м -"

4. В соответствии с правилами, установленными в СССР, разрешение на пересечение государственной границы СССР должно быть получено за 100 - 150 км до государственной границы. Это разрешение будет запрашиваться на русском языке.

FIR BORDER

25X1

STOCKHOLM FIR		RIGA FIR
FL 380	→ ←	12000 m STANDARD
FL 340	→ ←	10000 m "
FL 275	→ ←	8000 m "
FL 195	→ ←	6000 m "
FL 135	→ ←	4200 m "
FL 75	→ ←	2400 m "

4. According to the procedures in force in USSR, clearance to cross the State border shall be obtained, when enroute to USSR at a distance of 50-80 NM from this border. This clearance shall be obtained in the Russian language.

4.1. Правила на случай потери двусторонней связи

4.1. Communication failure procedures.

Если при полете в СССР потеряна двусторонняя связь и нет возможности получить разрешение на пересечение государственной границы СССР, самолет не должен заходить на территорию СССР, или выходить за пределы территории СССР, а производить полет согласно правилам, действующим на территории СССР и Швеции.

If en-route to USSR, a radio failure precludes the reception of a clearance to cross the USSR state border, the aircraft shall not enter USSR territory or proceed outside USSR territory, but comply with the procedures in force on USSR and Sweden territory.

CONFIDENTIAL

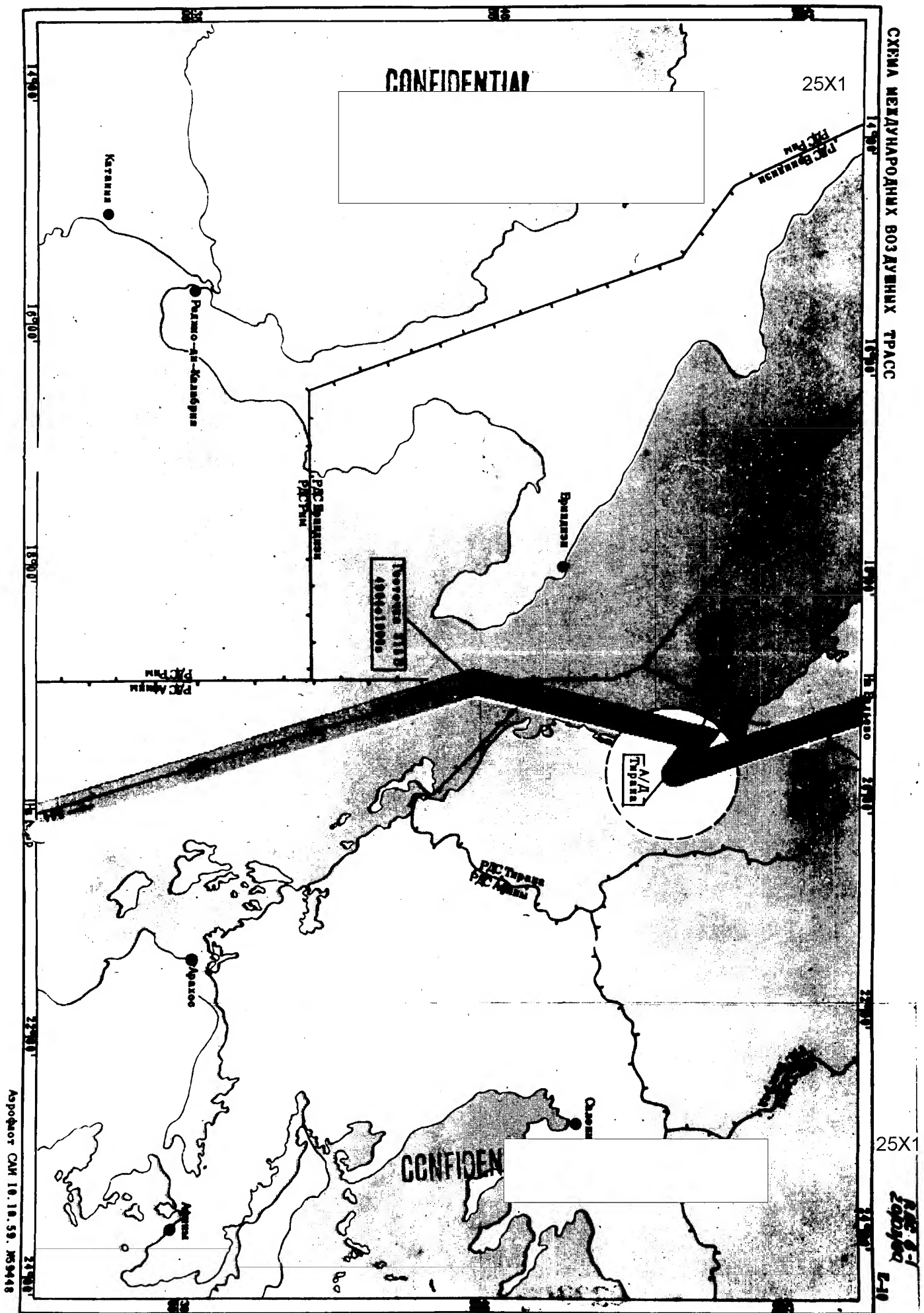
25X1

25X1

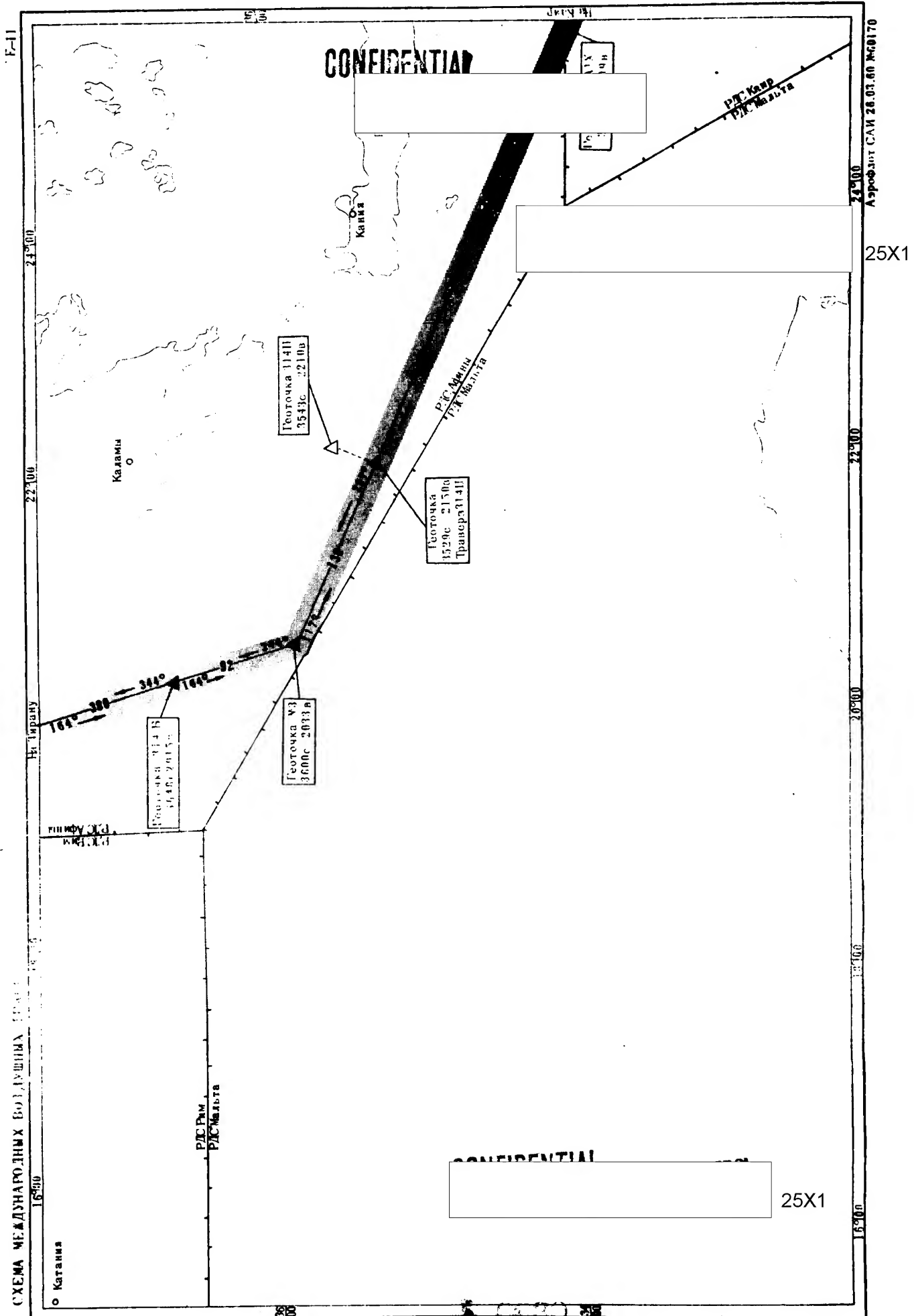
RAC 5-1
20/03/60
F-3



1. ШТ-Ширини авиатрассы
2. На участках авиатрасс,
где не указаны ШТ, ширина
трассы составляет -20км

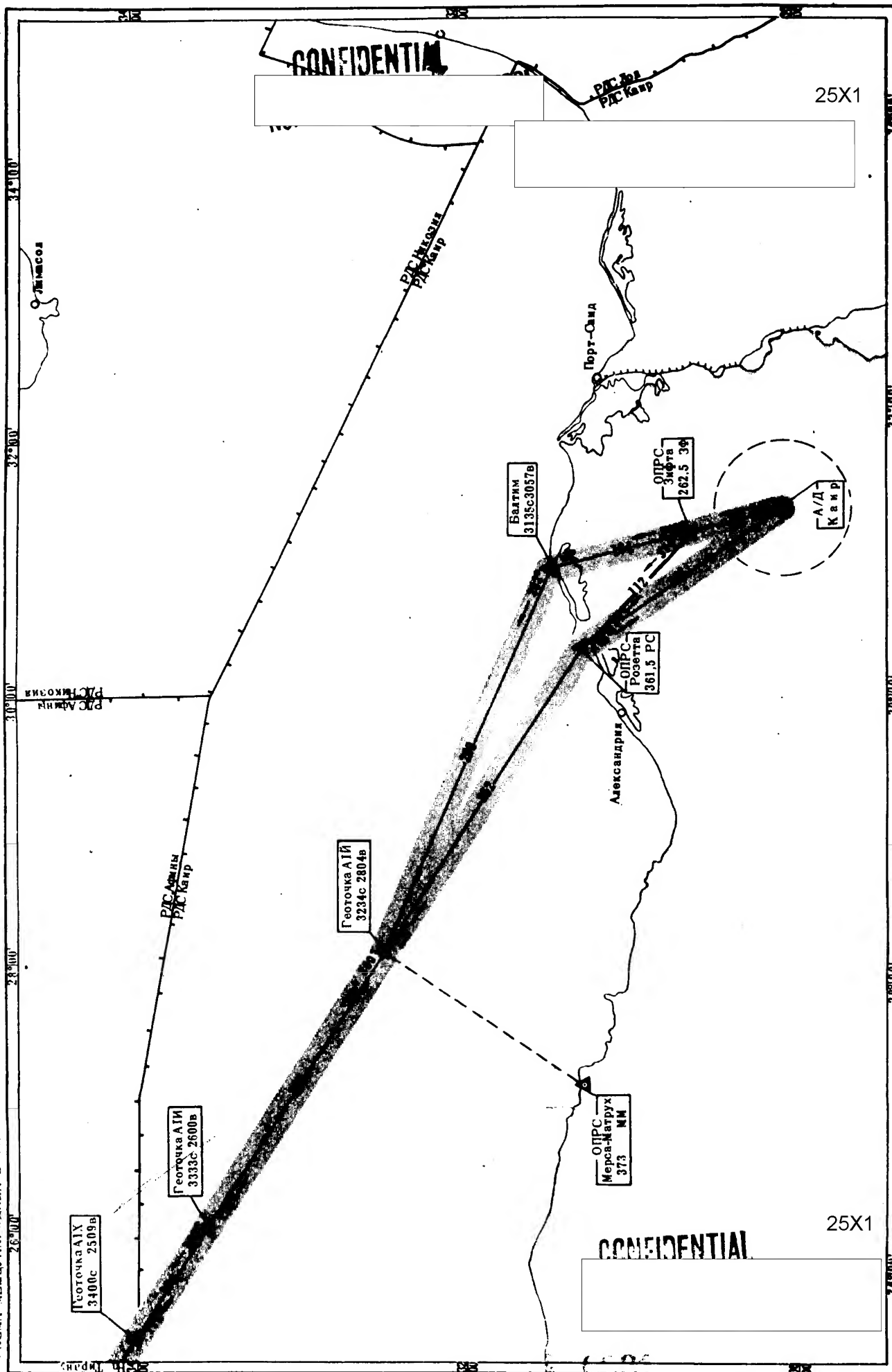


2010.7.15
2-6



СХСМА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС

E-12



Аэрофлот САН 09.02.60 № 00035

25X1

25X1

CONFIDENTIAL**RAC 8-1**
20/03/60 25X1ПОЛЕТЫ В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ

APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES - MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA

25X1

Установлены следующие правила полетов в московской воздушной зоне:

1. Для поршневых самолетов.

1.1. Самолеты, идущие с направлений Вильнюса или Великих Лук, подходят к границе московской воздушной зоны на заданных диспетчерской службой эшелонах.

Самолеты могут входить в московскую воздушную зону только с разрешения диспетчерской службы Внуково. После получения такого разрешения самолет следует на заданном эшелоне, но не ниже 1200 метров и не выше 2400 метров на ОПС Климентьево, не изменяя высоты полета, следует на ОПС Ивановское - ОПС Опалиха и далее - на приводную радиостанцию Внуково.

1.1.1. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать самолетам указание от ОПС Ивановское следовать прямо на приводную радиостанцию Внуково.

1.1.2. Самолеты, идущие с направления Киева, после пролета ОПС Бхнов следуют на ОПС Серпухов /5455 С 3723 В/, А1, "Д" 415 кгс, только на высоте 1200 метров или 1800 метров. После пролета ОПС Серпухов самолеты следуют прямо на аэродром Внуково.

1.1.2.1. В отдельных случаях по указанию диспетчерской службы Внуково самолеты могут быть направлены от ОПС Бхнов на ОПС Климентьево и далее, как указано в параграфе 1.1.

1.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Вильнюса или Великих Лук, следуют на высоте 700 метров через ОПС Опалиха на ОПС Ивановское. После пролета ОПС Ивановское самолеты должны, не изменяя высоту и курс, пролететь 30 километров пути, после чего следовать на ОПС Осташево и самую приводную радиостанцию Осташево самолеты должны пролетать строго на эшелонах 900 метров или 1500 метров. После пролета ОПС Осташево самолеты, летящие в направлении Великих Лук, следуют по меридиану 33°54' ЕД на заданных эшелонах, но не выше 1500 метров. Самолеты, летящие в направлении Вильнюса, следуют на заданных эшелонах.

1.2.1. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать указание самолетам следовать из Внуково прямо на ОПС Ивановское. В этом случае, после пролета ОПС Ивановское полет продолжается с прежним курсом и высотой в течение одной минуты, после чего самолет следует на ОПС Осташево с набором эшелона 900 метров или 1500 метров.

1.2.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Киева, следуют по прямой на ОПС Черная Грязь с набором высоты не выше 900 метров. После пролета ОПС Черная Грязь самолеты по указанию РДС следуют по воздушной трассе с набором заданных эшелонов.

2. Для реактивных и турбовинтовых самолетов.

2.1. Самолеты, идущие с направлений Вильнюса или Великих Лук, после пролета ОПС Витебск или ОПС Великие Луки следуют на заданных эшелонах на пункт Белый /5550 С 3257 В/. После пролета пункта Белый самолеты следуют со снижением с расчетом прибытия на ОПС Климентьево на эшелоне не выше 8000 метров. Далее, продолжая снижение, самолеты следуют на ОПС Ивановское до высоты не ниже 2400 метров, на которой и выходят на аэродром Внуково.

Following new approach and departure procedures are established within Moscow Terminal Control Area:

1. For piston aircraft.

1.1. Aircraft operating inbound flights to Moscow from the directions of Vilnius or Velikiye Luki shall normally approach the boundary of Moscow TMA at flight levels prescribed by the ACC.

Aircraft may enter Moscow TMA only with clearance of Vnukovo ATC. Having obtained the clearance an aircraft shall head for Klimentyev NDB at a prescribed altitude but with the lower limit 1200 m and the upper limit 2400 m then without changing the altitude aircraft shall head for Ivanovskoe NDB with the following turn first to Opalikha, then - to outer locator of Vnukovo a/d.

1.1.1. In some cases aircraft may be instructed by Vnukovo ATC to route traffic from Ivanovskoye NDB direct to Vnukovo LO.

1.1.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Kiev after passing Yukhnov NDB shall head for Serpukhov NDB /5455N 3723E/ Em A1, "DR" 415 kc/s only at one of the following altitudes: either 1200 m or 1800 m. On passing Serpukhov NDB aircraft shall head straight for Vnukovo aerodrome.

1.1.2.1. In some cases aircraft may be instructed by Vnukovo ATC to route traffic from Yukhnov NDB to Klimentyev NDB and further as indicated in para 1.1.

1.2. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo airport in the direction of Vilnius or Velikiye Luki shall normally head for Opalikha NDB at an altitude of 700 m with the following turn to Ivanovskoye NDB at the same altitude. On passing Ivanovskoye NDB the former heading and altitude shall be maintained at a distance of 20 km; then aircraft shall climb to 900 or 1500 m heading for Ostashevo NDB. The last 20 km portion of the interval between Ivanovskoye and Ostashevo NDB aircraft shall fly precisely at either of the altitudes 900 or 1500 m. After passage over Ostashevo NDB: aircraft flying in the direction of Velikiye Luki shall proceed to the meridian of 33°54'E at prescribed levels with the upper limit, however, of 1500m. Aircraft flying in the direction of Vilnius shall fly on the relative airway at prescribed levels.

1.2.1. In certain cases aircraft may be instructed to route traffic from Vnukovo direct to Ivanovskoye NDB. Then on passing Ivanovskoye NDB aircraft shall maintain the former heading and altitude during 1 minute with the following turn to Ostashevo NDB climbing to either of the altitudes 900 or 1500 m.

1.2.2. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo aerodrome in the direction of Kiev shall head for Chernaya Gryaz NDB climbing to an altitude not higher than 900 m. After passage over Chernaya Gryaz NDB aircraft shall proceed as instructed by ACC on the relative airway climbing to prescribed levels.

2. For jet and turboprop aircraft.

2.1. Aircraft operating inbound flights to Moscow from the directions of Vilnius or Velikiye Luki after passage over Vitebsk NDB or Velikiye Luki NDB shall head for the point Byelyi /5550N 3257E/ at prescribed levels. After passage over Byelyi aircraft shall descend so that they might reach Klimentyev NDB at not higher than 8000m. After that

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

2.1.1. В отдельных случаях по указанию диспетчерской службы Внуково самолеты могут быть направлены от ОПРС Климентьево со снижением прямо на аэродром Внуково.

2.1.2. Самолеты, идущие с направления Киева, через ОПРС Брянск и ОПРС Дхнов следуют на заданных диспетчерской службой эшелонах. После пролета ОПРС Дхнов самолеты следуют со снижением на ОПРС Серпухов и далее - на Внуково. Пролет траверза Черная Грязь должен производиться только на высоте 6000 метров.

2.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Вильнюса или Великих Лук, отходят от аэродрома на высоте не ниже 4000 метров и с набором высоты следуют на ОПРС Ивановское с прохождением траверза аэродрома Кубинка на высоте не ниже 5000 метров. После пролета траверза аэродрома Кубинка самолеты следуют с набором заданного эшелона на ОПРС Ивановское с расчетом занятия высоты в точке над озером Тростьянское /5552 С 3629 В/ 6500 метров. Далее самолеты, продолжая набор заданного эшелона, проходят ОПРС Осташево и выходят на пункт Белый, пролет которого производится на заданном эшелоне.

2.2.1. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Киева, отлетают на высотах 3000 метров или 4000 метров с набором заданного эшелона с расчетом прохождения ОПРС Черная Грязь на высоте только 7000 метров, а ОПРС Дхнов на заданном эшелоне.

3. Особое указание:

3.1. В случаях, когда экипаж самолета, выходящего из московской зоны, не может достичь заданного эшелона /высоты/ для пролета назначенной ОПРС или рубежа в указанное время, он обязан немедленно доложить об этом диспетчерской службе, управляющей движением самолета, и действовать по ее указаниям.

3.2. Если по каким-либо причинам на аэродром Внуково произвести посадку не представляется возможным, то необходимо уйти на эшелоне по указанию диспетчерской службы Внуково на запасные аэродром Рязань через контрольные пункты: Внуково, ОПРС Черная Грязь 5458 С 3647 В, ОПРС Венеж 5421 С 3816 В и далее по прямой на Рязань.

Полет из Рязани во Внуково производится на заданном эшелоне АДС Рязань через контрольные пункты: Рязань, ОПРС Венеж, ОПРС Серпухов 5455 С 3723 В и далее по прямой на Внуково.

3.3. Перевод барометрического высотомера на величину фактического давления на уровне ВПП аэродрома посадки производится с получением команды от руководителя полетов заходить на посадку с нижнего эшелона зоны ожидания и с началом маневра при пробивании облачности с прямой. При входе и выходе из московской воздушной зоны установленные высоты отсчитываются по высотомеру, барометрическая шкала которого установлена на стандартное давление /760 мм ртутного столба/.

Переходной высотой для перестановки шкалы высотомера с атмосферного давления аэродрома влета на стандартное давление /760 мм ртутного столба/ является высота 400 метров над уровнем аэродрома.

Высота 400 метров является минимальной безопасной истинной высотой при полетах по приборам в московской воздушной зоне. /см. схему полетов в московской воздушной зоне/.

2.1.1. In some cases Vnukovo ATC may instruct the aircraft to route traffic from Klimentyev NDB direct to Vnukovo aerodrome on descending.

2.1.2. Aircraft operating inbound flights to Moscow/Vnukovo from the direction of Kiev shall pass Bryansk NDB and Yuhnov NDB at prescribed levels. On passing Yuhnov NDB aircraft shall descend in the direction of Serpu-khov NDB with the following turn to Vnukovo aerodrome, abeam Chernaya Gryaz NDB being passed at an altitude of 6000 m only.

2.2. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo in the directions of Vilnius or Velikiye Luki shall leave a/d at an altitude not lower than 4000 metres and shall proceed climbing to Ivanovskoye NDB, abeam Kubinka a/d being passed at an altitude not lower than 5000 metres. On passing abeam Kubinka a/d aircraft shall climb to reach a prescribed level so that they might be over Trostyanskoye lake /5552N 3629E/ at an altitude 6500 m. After passage over Ivanovskoye NDB aircraft shall proceed climbing with the heading for Ostashevo with the following turn to the point Byelyi, the latter being passed at a prescribed level.

2.2.1. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo a/d in the direction of Kiev shall head for Chernaya Gryaz at altitudes 3000 or 4000 m so that they might reach Chernaya Gryaz NDB at an altitude of 7000 m only and Yuhnov NDB at a prescribed level.

3. Special instructions

3.1. When an aircraft outgoing from Moscow Terminal Control Area fails to reach a prescribed level / altitude/ over a certain NDB or a section limit the crew is obliged to report to an ATC unit providing control to the flight and comply with its instructions.

3.2. If for some reasons aircraft cannot land in Vnukovo it shall proceed on at a level prescribed by ACC to the alternative a/d Rjazan passing the following reporting points: Vnukovo, Chernaya Gryaz NDB 5458N 3647E, Venev NDB 5421N 3816E and directly to Rjazan.

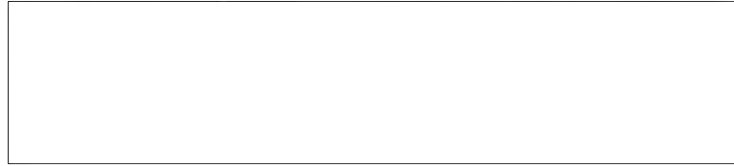
The flight from Rjazan to Vnukovo is performed at a level prescribed by Rjazan ATC over the following reporting points: Rjazan, Venev NDB, Serpukhov NDB 5455N 3723E and directly to Vnukovo.

3.3. The change in altimeter setting from the standard setting to the current QFE value is made at the time an approach clearance is obtained from the controller of ATC. When entering into or departing from Moscow TMA levels /altitudes/ are calculated by altimeter setting to Standard Atmosphere /R=760 mm of mercury column/. Transition altitude for changing altimeter setting from atmospheric pressure at the a/d elevation to Standard Atmosphere is the altitude 400 metres above aerodrome level. The altitude 400 m is a minimum safe true altitude for flights in Moscow TMA.

See chart of Holding procedures in Moscow TMA.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL



25X1

АЭРОДРОМЫ
A G A

CONFIDENTIAL



25X1

Аэродром Aerodrome	Координаты Coordinates	Превышение Elevation	В П П RNWY	Размер ВПП в /м/ RNWY Dimensions	Покрытие Surface	Строительное оборудование Lighting			Таможня Customs	Примечание Remarks
						Подходов Approach	Порогов Threshold	В П П RNWY		
Великие Луки Velikie Luki	562100 с 303300 в	+100	148-328 ⁰	1200 x 90	Щебень Macadam			x		
Вильнюс Vilnius	543800 с 251000 в	+190	167-347 ⁰	1200 x 60	Гудрон Tarmacadam	x	x	x	x	
Внуково Vnuково	553345 с 371545 в	+204	242-062 ⁰ 196-016 ⁰	3000 x 80 2600 x 60	Бетон Concrete	x	x	x	x	
Киев Kiev	502424 с 302629 в	+175	82-262 ⁰	1800 x 80	Бетон Concrete	x	x	x	x	
Кубинка Kubinka	553700 с 363900 в	+185	225-45 ⁰	2500 x 80	Бетон Concrete	x	x	x		
Львов Lwow	494900 с 235700 в	+323	135-315 ⁰ 045-225 ⁰	1500 x 80 1200 x 80	Бетон Concrete	x	x	x	x	
Минск Minsk	535147 с 273227 в	+226	120-300 ⁰	1800 x 60	Асфальт Asfalt	x	x	x	x	
Одесса Odessa	462939 с 303715 в	+63	175-355 ⁰	1200 x 150	Грунт Grass	x	x	x	x	
Рига Riga	565800 с 240400 в	+1,5	325-145 ⁰	1700 x 50	Бетон Concrete	x	x	x	x	
Рязань Riazan	543830 с 393448 в	+120	64-244 ⁰	2500 x 80	Бетон Concrete	x	x	x		

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АЭРОДРОМЫ
INTERNATIONAL AERODROMES

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

AGA 1-1
2010360

CONFIDENTIAL

ACA 2-1
20/03/60 25X1

В Н У К О В

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

V N U K O V O

BRIEF DESCRIPTION AND FLIGHT RULES

I. Описание аэродрома1. Description of Aerodrome

I.1. Аэродром Внуково расположен в 25 км юго-западнее центра г.Москвы. Характерным линейным ориентиром является шоссе дорога Москва-Нарофоминск, которая проходит юго-восточнее аэродрома в непосредственной близости к нему.

1.1. Vnukovo aerodrome is situated at 25 km from and S-W of the center of Moscow city. The highway Moscow-Narofominsk which is running south-eastward of the aerodrome in immediate proximity to him, is the most distinctive line for orientation.

I.2. Координаты аэродрома: $55^{\circ}35'55''\text{с}$ $37^{\circ}16'48''\text{в}$
Высота над уровнем моря +204 м
Магнитное склонение $+8^{\circ}$

1.2. Position: Lat. $55^{\circ}35'55''\text{N}$ Long. $37^{\circ}16'48''\text{E}$
Elevation-204 m
Variation- 8°

3. В районе аэродрома имеются следующие нижеперечисленные препятствия:

1.3. There are the following obstructions in the vicinity of the aerodrome:

1. Аэровокзал на расстоянии 1000м, азимут 40° , высота 25м.

1. Terminal building, distance 1000m, azimuth 40° , height 25m.

2. Кирпичная труба на расстоянии 2000м, азимут 40° , высота 30м.

2. Chimney, distance 2000m, azimuth 40° , height 30m.

3. Кирпичные трубы на расстоянии 8 км, азимут 5° , высота до 30 м.

3. Chimneys, distance 8 km, azimuth 5° , height up to 30m.

4. Здание МГУ на расстоянии 20 км, азимут 56° , высота 237м.

4. University building, distance 20 km, azimuth 56° , height 237m.

5. Радиомачты на расстоянии 3,5 км, азимут 295° , высота 40м.

5. Radio masts, distance 3,5 km, azimuth 295° , height 40m.

6. Радиомачты на расстоянии 16 км, азимут 262° , высота 110 м.

6. Radio masts, distance 16 km, azimuth 262° , height 110m.

7. Кирпичная труба на расстоянии 14 км, азимут 250° , высота 40 м.

7. Chimney, distance 14 km, azimuth 250° , height 40m.

8. Ангар в западной части аэродрома высотой 15 м.

8. Hangar in the western part of the aerodrome, height 15m.

9. Здание диспетчера посадки 200 метров южнее ВПП 242/62, высота 10 м.

9. Office building of an operator for landing, 200m southward of RWY 242/62, height 10m.

Высота препятствий указана относительно аэродрома, а расстояние там, где не оговорено, от центра аэродрома.

Note: Heights are given above aerodrome level and distances are given, unless otherwise indicated, from the center of the aerodrome/See the position of the aerodrome/.

I.4. На аэродроме имеются две бетонированные взлетно-посадочные полосы /ВПП/.

1.4. There are 2 concrete Runways at the aerodrome.

1. ВПП № 1 3000 x 80 м с МК посадки $-62-242^{\circ}$; подходы в направлении посадки с МК -62° - открытые, с МК посадки 242° ограничены лесом высотой до 12 м.

1. Runway № 1. Dimensions 3000x80 m. The course of landing $62-242^{\circ}$. Approaches on a heading of landing 62° are clear of obstruction and on a heading of landing 242° are hindered with a wood, height up to 12m.

2. ВПП № 2 3050 x 60 м с МК посадки $-16-196^{\circ}$; подходы в направлении обеих курсов посадки открытые.

2. Runway № 2. Dimensions 3050x60 m. The course of landing $-16-196^{\circ}$, approaches from both directions are clear.

2. Радио и светотехническое оборудование2. RADIO AND LIGHTING FACILITIES

На аэродроме имеются следующие радиотехнические средства:

There are the following radio facilities at the aerodrome:

2.1. Четыре системы ОСП и СП-50 для пробивания облачности и захода самолетов на посадку с посадочными курсами 242° , 62° , 16° и 196° .

2.1. Four systems of OSP and SP-50 to break clouds and land the following headings 242° , 62° , 16° , 196° .

CONFIDENTIAL

15.10.59г № 59452

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

- 2.2. Радиолокационная система посадки /РСП-4/ для вывода самолетов на посадку с посадочными курсами 242° , 62° , 16° и 196° , а также для руководства полетами самолетов с нижнего эшелона до посадки.
- 2.3. КВ радиопеленгатор, расположенный в 1,5 км от начала ВПП № 1 с МПУ-62⁰, обеспечивает самолеты пеленгами, пробивание облаков над аэродромом и передает на борт место самолета в западном направлении, используя для этого боковой пеленгатор Великие Луки и боковые пеленгаторы других пунктов.
- 2.4. УКВ радиопеленгаторы обеспечивают контроль за расположением самолетов в зоне АДС и их опознавание.
- 2.5. УКВ радиостанции, установленные для руководства полетами самолетов в Московской зоне, при подходе и посадке.
- 2.6. КВ радиостанция для руководства движением рулящих самолетов на аэродроме и как резерв при отказе на самолете УКВ радиостанции.
2. Кодовые светомаяки красного цвета, расположенные около ближних приводных радиостанций с посадочными курсами 242° и 196° , а также заградительные огни на всех высоких препятствиях.
- 2.8. Дальние приводные радиостанции работают на одинаковых частотах, но с различными позывными для каждого направления посадки /включается одна из р/станций в зависимости от курса посадки/.
- 2.9. С посадочным курсом 242° установлена система импульсных огней. Огни расположены в полосе подхода по оси ВПП через 50 метров. Включаются, когда видимость на аэродроме менее 4 км. С этим же курсом имеются огни подсвета, замещающие прожектор, установленные в 300 м до порога ВПП и 200 м вдоль ВПП по боковым границам бетонированной полосы.

2. Район аэропорта

- 2.1. При полетах по прямоугольному маршруту экипажи должны проявлять максимальную осмоторительность, т.к. в районе аэропорта расположены другие аэродромы, на которых могут производиться полеты.
- 2.2. В 20 км юго-западнее и 14 км северо-восточнее аэропорта расположены запретные зоны, полеты в которых категорически запрещены на всех высотах.
- 2.3. Для ожидания очереди на посадку установлены четыре зоны ожидания, которые привязаны к дальним приводным радиостанциям каждого курса посадки.

Зона ожидания № 1 с ПМПУ = 242°

Зона ожидания № 2 с ПМПУ = 62°

Зона ожидания № 3 с ПМПУ = 196°

Зона ожидания № 4 с ПМПУ = 16°

Одновременно используется одна из указанных выше зон ожидания в соответствии с посадочным курсом. Полеты в зонах ожидания № 1, 2, 4 выполняются по левой "малой коробочке", а в зоне № 3 - по правой "малой коробочке".

- 2.2. Radar system of landing/RSP-4/ to direct aircraft to landing on the following headings: 242° , 62° , 16° , 196° and to control flights from the lowest available flight level up to landing
- 2.3. HDP station, located at 1,5 km from the Runway 62, to give bearings, help with cloud breaking over the aerodrome and communicate the positions of aircraft/in the western direction/ to the aircraft, using a lateral HDP station at Velikiye Luki and other HDP stations at other points.
- 2.4. VHF stations to control the position of aircraft in the zone of Moscow aerodrome control service and to identify them.
- 2.5. VHF radio stations to control flights in Moscow Terminal Area during approach and landing.
- 2.6. HF radio stations to control the movement of taxiing aircraft at the aerodrome and as a reserve station in case of failure of an airborne VHF radio station.
- 2.7. Identification red light beacons located near the inner locators on headings of landing 242° , 196° and obstruction lights of all high obstructions as well.
- 2.8. Outer locators which have the common frequency but different call signs for each direction of landing/ one of the radio stations is switched on according to the heading of landing/.
- 2.9. System of flush lights is installed on a heading of landing 242° . The lights are located in the approach area at the extension of the center line of Runway at 50m intervals. They are switched on when the visibility at the aerodrome is less than 4 km. On the same heading there are special lights instead of flood lights. They are installed at 300m from the threshold of Runway and 200m along the both sides of concrete Runway.

3. AIRPORT'S AREA

- 3.1. While flying according to the rectangular route the crews of aircraft should be at most careful as there are some other aerodromes in the area at which flights can be operated.
- 3.2. There are prohibited areas at 20 km S-W of and 14 km N-E of the aerodrome. In these areas flights are prohibited at all altitudes.
- 3.3. For the sequence of landing there established 4 holding areas at the locator of each direction of landing.
- Holding area № 1, the track of landing - 242°
- Holding area № 2, the track of landing - 62°
- Holding area № 3, the track of landing - 196°
- Holding area № 4, the track of landing - 16°

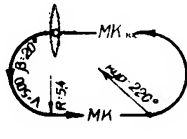
CONFIDENTIAL

25X1

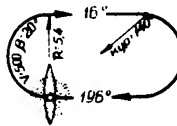
CONFIDENTIALAGA 2-2
20/03/60

25X1

В зонах ожидания
№ 1, 2, 4
Holding pattern
for № 1,2,4



В зоне ожидания
№ 3
Holding pattern
for № 3



Особые указания: Пользование зоной ожидания № 3 для реактивных и турбовинтовых самолетов при полетах на аэродроме Кубинка с МК посадки 225° - запрещается.

3.4. В зонах ожидания самолеты эшелонируются по высотам через 300м, на высотах выше 6000м через 1000м по барометрическому высотомеру, шкала давления которого установлена на деление 760 мм ртутного столба. При заходе на посадку реактивного самолета, два нижних эшелона зоны ожидания должны быть свободными.

3.5. Производство полетов в сложных метеорологических условиях и ночью разрешается при нижеследующих минимумах погоды:

3.5.1. Для поршневых самолетов:

1. Минимум № 1 - взлет и посадки - высота облаков 50м, горизонтальная видимость 500м.
2. Минимум № 2 днем - взлет и посадки - высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.
ночью - посадки - высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500 м.
3. Минимум - взлет и посадки - высота облаков 30м, горизонтальная видимость 300м, установлен для специально отгенированных экипажей по этому минимуму и при обязательной работе систем РСП-4 и СП-50.

3.5.2. Для реактивных самолетов:

1. Взлет - днем высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м;
- ночью высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.
- 2.Посадка - днем высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500м;
- ночью высота облаков 150м, горизонтальная видимость 2000 м.

4. Полеты в районе аэропорта

4.1. Полеты в визуальных условиях.

4.1.1. Заход на посадку в визуальных условиях производится по прямоугольному маршруту на высоте 300м для поршневых самолетов и 400 м для реактивных самолетов.

Only one of the holding areas can be used at a time according to the heading of landing. Flights in the holding area № 1,2,4 are conducted according to the left small rectangular route and in the area № 3 according to the right small rectangular route.

Special instructions:The use of the holding area № 3 is prohibited for jet and turboprop aircraft flying at the aerodrome of Kubinka on a heading of landing 225°M.

3.4. Minimum vertical separation in the holding areas is 300m. At altitudes higher than 6000m the separation is 1000m of pressure type altimeter set to 760 mm of mercury column. For the approach-to-land of jet aircraft two of the lowest flight levels of the holding area should be clear.

3.5. IFR flights may be authorized under the following weather minima:

3.5.1. For piston aircraft:

1. Minimum № 1 for take-offs and landings-cloud ceiling 50m, horizontal visibility 500m.
2. Minimum № 2 for take-offs and landings-cloud ceiling 100m, horizontal visibility 1000m -by day; at night: landing-cloud ceiling 150m horizontal visibility 1500m.
3. Minimum for take-offs and landings-cloud ceiling 30m and horizontal visibility 300m. This minimum is established for the crews specially trained for this minimum and only when the systems of RSP-4 and SP-50 are in operation.

3.5.2. For jet aircraft:

1. Take-off- by day: cloud ceiling 100m, horizontal visibility 1000m; at night: cloud ceiling 100m horizontal visibility 1000m.
2. Landing -by day: cloud ceiling 150m, horizontal visibility 1500m; at night: cloud ceiling 150m, horizontal visibility 2000m.

4. FLIGHTS IN AIRPORT'S AREA

4.1. VFR flights.

4.1.1. Approach-to-land in visual conditions is conducted according to the rectangular route at

CONFIDENTIAL

АЭРОПОРТ САН 15.10.59г № 59454

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

При посадке с МК 242°, 62° и 16° с левым разворотом, с МК 196° с правым разворотом.

Высота отсчитывается по давлению над аэродромом. Полеты в сложных метеоусловиях и ночью.

- 4.2. Полеты в сложных метеоусловиях и ночью.
- 4.2.1. Самолеты следующие на аэродром через ОПРС Климентьево и Серпухов, после пролета указанных ОПРС устанавливают связь с КДП Внуково и получают от него указания о порядке подхода к аэродрому.

Особые указания: 1. Самолетам, следующим через ОПРС Климентьево и Серпухов во избежание захода в зоны других аэродромов, строго выдерживать установленный режим полета, не допускать случаев полета на прямую от указанных ОПРС на ДПРМ Внуково для всех типов самолетов.

2. При отсутствии полетов на аэродроме Кубинка реактивные и турбовинтовые самолеты, по указанию диспетчерской службы Внуково, от ОПРС Климентьево могут следовать со снижением по прямой на ДПРМ Внуково.

3. При отсутствии на аэродроме Кубинка полетов с МК-225° поршневые самолеты по указанию диспетчерской службы Внуково могут следовать с приводной радиостанции Ивановское по прямой на ДПРМ Внуково на заданных эшелонах, но не ниже 1200м и не выше 2400м.

- 4.3. Подход самолетов к аэродрому и заход на посадку.

- 4.3.1. Для поршневых самолетов.

1. Подход к аэродрому осуществляется по специально установленным коридорам Московской Воздушной Зоны на заданных диспетчерской службой Внуково эшелонах на ДПРМ. Вход в зону ожидания с каждого направления, согласно имеющихся схем. Полет в зоне ожидания осуществляется в соответствии с п.3.3, время полета от окончания первого разворота до начала второго - 45 сек, третий разворот выполняется при КУР-240°-120°, четвертый разворот при КУР-285°-75° по ДПРМ.

2. Заход на посадку производится по малому левому или правому прямоугольному маршруту. Скорость полета по прямоугольному маршруту выдерживается согласно типу самолета. Время между окончанием первого разворота и началом второго 45 сек. Траверс ДПРМ пролетать на высоте 300м, третий разворот при КУР-240°-120°, четвертый разворот при КУР-285°-75°. Снижение производится с посадочным курсом с расчетом пролета ДПРМ на высоте 200м, БПРМ - 60м.

Повторный заход осуществляется с набором по прямой высоты 300м и с последующим аналогичным построением маневра захода на посадку.

3. Командир корабля, требующий немедленную посадку, для внеочередного выхода из зоны ожидания докладывает об этом диспетчеру посадки. При даче экипажу разрешения на внеочередной выход из зоны ожидания диспетчер обязан сообщить ему высоту нижнего эшелона, до которой он должен снижаться.

300м QFE for piston aircraft and 400м QFE for jet aircraft.

Landings on headings 242°M, 62°M, 16°M are conducted with turn left and on a heading of 196°M with turn right.

- 4.2. IFR flights:

- 4.2.1. When flying to the aerodrome over Klimentyev NDB and Serpuhov NDB aircraft should contact with Vnukovo TWR after passage over these NDBs and receive from the TWR the instructions about the approach procedure to Vnukovo Special instructions: 1. For the avoidance of flying into the zones of other aerodromes, all aircrafts flying over Klimentyev NDB and Serpuhov NDB should strictly adhere to the established procedure of flight without cutting off the route by all aircraft from the above mentioned NDBs to Vnukovo NDB.

2. When there are no flights at Kubinka aerodrome, jet and turboprop aircrafts may straight descend by the instructions of Vnukovo ATC service from Klimentyev NDB to Vnukovo LOM.

3. When there are no flights on a heading 225°M at Kubinka aerodrome, piston aircraft may by the instructions of Vnukovo ATC service fly straight from Ivanovskoye NDB to Vnukovo LOM at the assigned levels, but not lower than 1200m and not higher than 2400m.

- 4.3. Approach and landing at the aerodrome

- 4.3.1. For piston aircraft.

1. Approach to Vnukovo LOM is conducted through specially established corridors in Moscow TMA at flight levels assigned by Vnukovo ATC service. Entry into the holding area from each direction is made according to the existing charts. Flight in the holding area is conducted as it is outlined in §3.3. The time of flight on cross-wind leg is 45 secs. The turn on to base leg is performed when the course angle to LOM is 240°M-120°M. The turn on to final is performed when the course angle to LOM is 285°M-75°M.

2. Landing is conducted according to the left or right small rectangular route. When flying the rectangular route, speed is kept according to the type of aircraft. The time of flight on cross wind leg is 45 sec. When abeam of LOM, aircraft should be at 300m QFE. The turn on to base leg is performed when the course angle to LOM is 240°M-120°M. The turn on to final is performed when the course angle to LOM is 285°M-75°M. Descending is conducted on the heading of landing so as to pass over LOM at 200m QFE and over LIM at 60m QFE. Missed approach is conducted by climbing straight to 300m QFE and then by performing the same maneuver as for the phase of landing.

CONFIDENTIAL

APPROVED CAM 15.10.59r N 59455

25X1

CONFIDENTIAL

AGA 2-3
20/03/625X1

Получив разрешение на внеочередной выход, командир корабля продолжает полет по "коробочке" на заданном эшелоне до момента пролета ДПРМ, после чего выполняет полет с посадочным курсом в течение одной минуты без снижения, затем с этим же курсом снижается с вертикальной скоростью 4 м/сек. Н разворота $\frac{Н_{внх.} + Н_{исх.}}{2}$ и входит в "коробочку" с последующим снижением до нижнего эшелона, с разрешения диспетчера командной вышки переходит на связь с диспетчером РСР-4 /СКП/, получает условия посадки, устанавливает на высоте давление аэродрома и заходит на посадку.

4.3.2. Для реактивных самолетов.

1. Подход реактивных самолетов к аэродрому производится на высоте 4000-4500 м по барометрическому высотомеру, шкала давлений которого установлена на 760 мм.
2. При отсутствии на подходе самолетов с ограниченным количеством горючего, для сокращения времени на пробивание облачности и захода на посадку прибывающему самолету на а/д Внуково с любого направления, предусматривается с помощью радиолокаторов и других средств, вывод в прямоугольный маршрут по кратчайшему пути или посадка с прямой.

3. Пробивания облаков и захода на посадку производится методом левого прямоугольного маршрута, а при посадке с ПМПВ = 196° правым прямоугольным маршрутом.

После пролета ДПРМ самолет снижается с посадочным курсом 242° и 196° в течение 2 мин с ПМПВ = 62° и 16° - 1 мин 30 сек до высоты 2800м, после чего, продолжая снижение, производит левый или правый разворот на 180°, строго выдерживая режим снижения: скорость 500 км/час, крен 20°, вертикальная скорость снижения 10 м/сек.

По окончании разворота высота должна быть 1200 м /второй эшелон/, командир корабля с разрешения диспетчера командной вышки переходит на связь с СКП, получает условия посадки, устанавливает шкалу высотомера по давлению на аэродроме и продолжает полет по прямоугольному маршруту. Пролет траверза ДПРМ на высоте 400 м, скорость 380-400 км/час. При достижении КУР=240° - 120° выполняется третий разворот с креном 20°. Четвертый разворот выполняется при КУР = 290° - 70° на высоте 400 м, после чего продолжает снижение с посадочным курсом с расчетом пролета ДПРМ на высоте 200 м, БПРМ на высоте 60 м.

4. Повторный заход производится с набором по прямой высоты 400 м с последующим построением аналогичного маршрута для захода на посадку.

5. Порядок отхода самолетов от аэропорта

5.1. Для поршневых самолетов.

- 5.1.1. После взлета самолета с любым курсом экипаж набирает высоту 200 м по прямой. Шкала барометри-

3. For the extraordinary leaving of the holding area the commander-in-chief who is asking for emergency landing should report about it to the landing operator. While giving the clearance for the extraordinary leaving of the holding area to the crew the operator should advise the altitude of the lowest flight level to which the aircraft should descend. On receiving the clearance the commander-in-chief continues to fly at the assigned level on the holding pattern up to the moment of passing LOM when the flight is conducted on the heading of landing during one minute without descending and then on the same heading the aircraft descends at a rate 4m.p.m. $\frac{H}{2} + 300m$. After joining the holding pattern the aircraft descends to the lowest level, makes contact by the permission of TWR with the operator of RSP-4/SCP/ receives conditions of landing and makes landing.

4.3.2. For jet aircraft.

1. Approach of jet aircraft to the aerodrome is conducted at 4000-5000m of pressure type altimeter set to 760mm of mercury column.
2. For the sake of reducing the time for cloud break and landing providing that no aircraft with limited endurance is in the approach area entering into the rectangular route with the help of radars and other facilities or a straight-in-landing are provided for all inbound aircraft by the shortest way disregarding any direction of flight.
3. Cloud break and approach-to-land are conducted by means of the left rectangular route. Landing on a track of landing 196°M is conducted by means of the right rectangular route. After passing LOM, aircraft descends on headings of landing 242°M and 196°M during 2 minutes but on headings 62°M and 16°M during 1,5 minutes to 2800m then while descending aircraft turns left or right at 180° strictly adhering to the procedure of descending speed 500km.p.h. angle of roll 20° rate of descent 10m.p.e. On completion of the turn the altitude should be 1200m/second level. By the permission of TWR the commander-in-chief makes contact with SCP/Starling Commanding Point/ receives conditions of landing, set an altimeter to the pressure of the aerodrome and continues to fly the rectangular route. Passing abeam of LOM is at 400m, speed 380-499km.p.h. When the course angle to LOM is 240°M-120°M the turn on to base leg is made with heeling 20°. When the course angle to LOM is 290°M-70°M

CONFIDENTIAL

АЭРОПОЛТ САИ 15.10.59г № 59456

CONFIDENTIAL

25X1

ческого высотомера устанавливается на давление 760 мм по достижении высоты 400 м.

5.1.2. При взлете с МК = 242° и МК = 196°:

1. Для выхода на ОПРС Черная Грязь самолет устанавливается на ЗМПУ = 196° и следует на ОПРС согласно правилам полета в Московской Воздушной Зоне.
2. Для выхода на ОПРС Осташево при взлете с МК = 242° правым разворотом самолет устанавливается на ОПРС Опалиха. При взлете с МК = 196° после набора 200 м с правым разворотом под 90° следует 1,5 мин, после чего следует на ОПРС Опалиха и далее согласно правилам полетов в Московской воздушной зоне.

Особые указания: При отсутствии полетов на аэродроме Кубинка с МК = 225° самолеты, следующие на ОПРС Осташево, с Внуково на высоте 700м выходят на ОПРС Ивановское. После пролета ОПРС Ивановское полет продолжается с прежним курсом без изменения высоты в течение одной минуты, затем делается разворот на приводную радиостанцию Осташево с набором эшелона 900 м или 1500 м.

5.1.3. При взлете с МК = 62° и 16°.

1. Для выхода на ОПРС Черная Грязь при взлете с МК = 62° после набора по прямой высоты 200 м самолет правым разворотом устанавливается на МК = 196°, при взлете с МК = 16°, после набора 200м, экипаж разворачивает самолет вправо на 90° и следует одну минуту на этой высоте, после чего правым разворотом самолет устанавливается на МК = 196° и следует на ОПРС Черная Грязь, согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.

2. Выход на ОПРС Осташево производится левым разворотом на ОПРС Опалиха или Ивановское и далее согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.

5.1.4. Самолеты, производящие полеты в Московской Воздушной Зоне СТРОГО выполняют правила полетов в этой зоне с учетом указаний диспетчерской службы.

5.2. Для реактивных самолетов.

1. После взлета с любым курсом экипаж набирает по прямой 200 м. Шкала барометрического высотомера устанавливается на давление 760 мм при достижении высоты 400 м.

5.2.2. При взлете с МК = 242° и 196°.

1. Для выхода на ОПРС Черная Грязь набор заданного эшелона производится при полете на ОПРС Черная Грязь от Внуково, согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.
2. Для выхода на ОПРС Осташево, экипаж после набора высоты 200 м ложится на МК = 196° и набирает высоту 2000 м, затем самолет с левым разворотом, продолжая набор высоты, следует на ОПРС Ивановское, выдерживая высоту полета согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.

The turn on to final is made at 400m QFE. Descending on the heading of landings is made so as to pass over LOM at 200m QFE and over LIM at 60m QFE.

4. Missed approach is conducted by climbing straight to 400m and then the same approach-to-land route.

5. DEPARTURE PROCEDURE

5.1. For piston aircraft.

- 5.1.1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set an altimeter to 760mm mercury column.

- 5.1.2. For take-off on headings 242°M and 196°M:

1. To pass over Chernaya Gryaz NDB—take the given track 196°M and fly to the NDB according to the flight rules in Moscow TMA.
2. To pass over Ostashovo NDB—if the course of take-off is 242°M, turn right and head for Opaliha NDB. If the course of take-off is 196°M, climb to 200m, turn right at 90° and fly for 1,5 minutes and then fly to Ostashovo NDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

Special instructions: When there are no flight on a heading 225°M at Kubinka aerodrome, aircraft flying to Ostashovo NDB should fly from Vnukovo to Ivanovskoe NDB at 700m. After the passage of Ivanovskoe NDB fly on the same heading at the same level during one minute then turn to Ostashovo NDB with climb to a level 900m or 1500m.

- 5.1.3. For take-off on headings 62°M and 16°M.

1. To pass over Chernaya Gryaz—if the course of take-off is 62°M, climb straight to 200m, turn right and take the heading 196°M. If the course of take-off is 16°M, climb to 200m, turn right at 90°, fly for one minute at the altitude then turn right, take the heading 196°M and fly to Chernaya Gryaz according to the flight rules in Moscow TMA.

2. To pass over Ostashovo NDB—turn left to Opaliha NDB or Ivanovskoe NDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

- 5.1.4. While flying in Moscow TMA aircraft must strictly adhere to the flight rules in the area with due regard to the instructions of Vnukovo ATC service.

5.2. For jet aircraft.

- 5.2.1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set a pressure type altimeter to 760mm of mercury column

- 5.2.2. Take-off on headings 242°M and 196°M.

1. To pass over Chernaya Gryaz NDB while flying from Vnukovo to Chernaya Gryaz NDB climb to the assigned flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

2. To pass over Ostashovo NDB—after climb to 200m, take the heading 196°M, climb to 2000m and while

CONFIDENTIAL

ПРОДОЛЖАЕТСЯ 15.10.59г № 59457

25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1



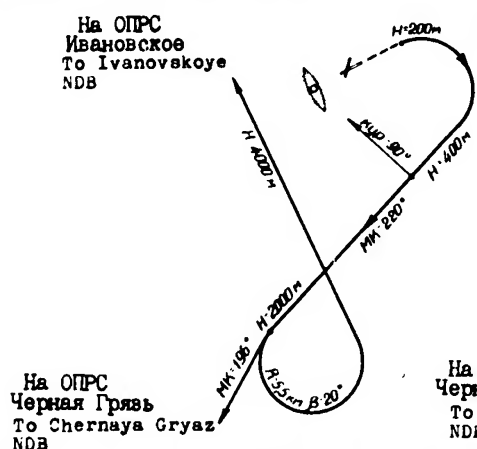
5.2.3. При взлете с МК=62 и 16°

1. После набора высоты 200м, как указано в п.5.2.1, самолет производит правый разворот с набором высоты 400 м, при взлете с МК=62° ложится на МК=220°, а при взлете с МК=16° на МК=196° и следует на этой высоте до пролета траверса ДПРМ, после чего производит набор 2000 м с этим курсом.
2. Для выхода на ОПРС Осташево при наборе высоты 2000 м производится левый разворот и продолжается полет на ОПРС Осташево, соблюдая высоты полета согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.
3. Для выхода на ОПРС Черная Грязь после набора высоты 2000 м продолжает полет на ОПРС Черная Грязь, соблюдая высоты полета согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.

continuing to climb turn left and then proceed to NDB Ivanovskoe maintaining the flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

5.2.3. Take-off on headings 62°M and 16°M.

1. After climb to 200m as it is outlined in §5.2.1. turn right with climb to 400m and take the appropriate heading, e.g. 220° if the course of take-off is 62°M or 196°M if the take-off is 16°M then proceed at this altitude to abeam of LOM and climb to 2000m on the same heading.
2. To pass over Ostashevo NDB—turn left while climbing to 2000m and fly to Ostashevo NDB maintaining the flight level according to the flight rules in Moscow TMA.
3. To pass over Chernaya Gryaz NDB—after climb to 2000m, fly to Chernaya Gryaz NDB maintaining the



5.2.4. Самолеты, производящие полеты в Московской Воздушной Зоне СТРОГО выполняют правила полетов в этой зоне с учетом указаний диспетчерской службы.

flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

- 5.2.4. While flying in Moscow TMA all aircraft must strictly adhere to the flight rules in the TMA with due regard to the instructions of ATC

CONFIDENTIAL

25X1

АЭРОЛИТ САИ 15.10.59г № 59458

CCAC

CONFIDENTIALAGA 3-1
20/03/60 25X1КРАТКАЯ ИНСТРУКЦИЯ ЛЕТЧИКАПО ВЫВОДУ САМОЛЕТА НА ПОСАДКУ С ПОМОЩЬЮ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ
СИСТЕМЫ В АЭРОПОРТУ ВНУКОВО

SHORT INSTRUCTIONS TO THE PILOT-IN-COMMAND

FOR ACCOMPLISHING APPROACH-TO-LAND WITH THE HELP OF GROUND CONTROLLED

APPROACH SYSTEM /RSP-4/ AT VNUKOVO AIRPORT

Для вывода самолета на посадку по радиолокационной системе командир корабля должен по каналу УКВ связи 118,1 мгц передать диспетчеру посадки: "БСБ обеспечьте заход на посадку по радиолокационной системе".

Заход самолета на посадку с помощью радиолокационной системы складывается из следующих этапов:

1. Вывод самолета на аэродром.
2. Построение маневра для выхода на линию посадки.
3. Снижение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

Вывод самолета на аэродром

Вывод самолета, как правило, осуществляется с помощью радиоконуса на дальнюю приводную радиостанцию. После чего, в зависимости от очередности, диспетчер посадки заводит самолет на посадку по прямоугольному маршруту.

При благоприятной воздушной обстановке диспетчер посадки, в зависимости от курса подхода, выводит данный самолет кратчайшим путем в район третьего разворота или непосредственно на линию посадки.

Самолеты с неисправным радиоконусом, после обнаружения их обзорным радиолокатором, выводятся в район аэродрома на безопасной высоте по командам диспетчера.

Построение маневра для выхода на линию
посадки

Вывод самолета на линию посадки /осевая линия ВПП/ может осуществляться:

а/ по прямоугольному маршруту, если самолет находился в зоне ожидания;

б/ с маршрута при выходе самолета в район третьего разворота, если при данном курсе подхода третий разворот будет выполнен не более чем на 120°;

в/ с маршрута непосредственно на посадочную линию, если курс подхода отличается от посадочной не более чем на 30°.

1. При заходе на посадку по прямоугольному маршруту экипажу самолета подаются команды на выполнение разворотов, выдерживание курса следования и занятие заданной высоты.

Например: "БСБ - первый разворот, курс 150°, снижайтесь до высоты.... метров"; "БСБ" - второй разворот, курс 60°, "БСБ" - третий разворот, курс 330°, снижайтесь до высоты 300 метров, "БСБ" - четвертый разворот, курс - 240°.

2. При подходе самолета в район третьего разворота с маршрута, экипажу самолета подается команда на выдерживание курса подхода к третьему развороту и снижение до заданной высоты.

Например: "БСБ" - курс 90°, снижайтесь до высоты метров.

При подходе самолета к точке начала третьего разворота, подается команда на разворот, например: "БСБ" - третий разворот, курс 330° снижайтесь до высоты 300 метров.

In order to accomplish an approach-to-land procedure with the help of RSP-4 the pilot-in-command is to establish communication with the landing controller of the airport and to transmit on 118,1 mc/s: "BSB, provide approach-to-land with the help of RSP-4".

Approach-to-land with the help of RSP-4 consists of the following stages:

1. Approach to the Aerodrome.
2. Execution of manoeuvres in order to head an aircraft to the landing course line.
3. Descent with the heading of landing to a position from which approach-to-land can be accomplished visually.

APPROACH TO THE AERODROME.

Approach to the aerodrome as a rule is performed with the help of a radio compass in the direction of the outer locator.

When the aircraft reaches the position of the outer locator the controller gives instructions in accordance with regular succession to head the aircraft to the landing course line along rectangular route /traffic circuit/.

If the weather conditions are favourable the landing controller taking into consideration the heading of approach gives instructions to head the aircraft in the nearest way to the base leg or directly to the landing course line.

The aircraft with improper radio compass after being identified by the Surveillance Radar unit is given instructions by the controller to reach the aerodrome keeping the Obstacle Clearance Limit.

EXECUTION OF MANOEUVRES IN ORDER TO REACH
THE LANDING COURSE LINE.

There are several manoeuvres to reach the landing course line /centre line runway/:

а/ Traffic circuit, if the aircraft is in holding area.

б/ From the route to the base leg if the track on the route directly to the landing course line, if the track of the route differs from that of the course line not more than by 30°.

1. When exercising the traffic circuit the crew is given instructions to perform procedure turns, to maintain necessary heading and to take prescribed altitude.

Examples: "BSB - first procedure turn, heading 150°, descend to altitude metres"; "BSB - second procedure turn, heading 60°"; "BSB - third procedure turn, heading 330°, descend to altitude 300 metres"; "BSB - fourth procedure turn, heading 240°."

2. When approaching the area of the third procedure turn directly from the route, the crew is given the instruction to maintain the heading of approach to the third procedure turn and to descend to prescribed altitude.

Example: "BSB - heading 90°, descend to altitude metres."

When approaching the point of commencing of the third procedure turn, the aircraft is given the instruction to perform the turn; for instance: "BSB - third procedure turn, heading 330°, descend to altitude 300 metres."

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

При подходе самолета к точке начала четвертого разворота - "БСБ" - четвертый разворот, курс 240°.

3. При подводе самолета непосредственно к линии посадки, экипажу самолета передается команда на выдерживание курса выхода в район четвертого разворота под заданным углом к линии посадки и снижение до заданной высоты.

Например: "БСБ" - курс 270° /или курс 230°/, снижайтесь до высоты 300 метров.

При подходе самолета к линии посадки дается команда на выполнение разворота /подворота/, например "БСБ" - разворот на посадочный курс 240°.

Снижение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

После выхода самолета из четвертого разворота, экипажу в зависимости от нахождения самолета от линии посадки передается команда на выдерживание посадочного курса или курса выхода /при уклонении/, например: "БСБ на линии посадки курс 240°" или "БСБ" - курс 235, БСБ - подходите к линии посадки, БСБ - возьмите посадочный курс 240°.

На удалении 7 км от начала ВПП, при подходе самолета к линии глиссады снижения - экипажу самолета дается команда выпустить шасси и перевести самолет на снижение.

Диспетчер посадки при уклонении самолета от линии посадки или глиссады снижения, передает экипажу команды на изменение курса следования или вертикальной скорости снижения. Например: "БСБ Вы на линии посадки, выдерживайте посадочный курс 240°, ответ на дальнейшие команды не требуется", "БСБ - удаление 7 километров, выпускайте шасси, снижайтесь".

- "БСБ - находитесь ниже глиссады на 20 метр. измените скорость снижения".

- "БСБ - подошли к глиссаде, снижайтесь удаление 6 километров".

- "БСБ - удаление 5,5 км на линии посадки".

- "БСБ - отклонились влево на 200 м., возьмите курс 245°, удаление 4 км".

- "БСБ - подошли к линии посадки, возьмите посадочный курс 240°, удаление 3,5 км".

- "БСБ - находитесь выше глиссады, измените скорость снижения".

- "БСБ - подошли к глиссаде, снижайтесь удаление 2 км".

- "БСБ - на линии посадки снижение по глиссаде. Удаление 1 километр, перед Вами ВПП, посадка разрешена".

Снижение по командам производится до перехода на визуальный полет. Дальнейший полет - снижение и посадка осуществляется визуально.

Повторный заход самолета на посадку

Повторный заход самолета на посадку производится в случаях больших отклонений самолета от глиссады снижения или линии посадки, к моменту пролета ближнего привода.

Для ухода на 2-й круг экипажу самолета подается команда, например: "БСБ, уходите на второй круг".

Вывод самолета на посадку, после ухода на второй круг, производится по установленному прямоугольному маршруту.

CONFIDENTIAL

When approaching the point of commencement of the fourth procedure turn: - "BSB - fourth procedure turn, heading 240°."

When approaching the landing course line directly from the route, the crew is given the instruction to head for the area of the fourth procedure turn holding the prescribed heading relative to the landing course line and to descend to due altitude.

Example: "BSB heading 270° /or heading 230°/, descend to altitude 300 metres."

When approaching the landing course line the command is given to perform a turn in.

Example: "BSB - Turn in toward the course line 240°".

Descent on the course line should be performed up to the commencement of VFR flight.

After the completion of the fourth /final/ procedure turn the crew /owing to the position of the aircraft/ is given the instruction to proceed on to the course line or to steer to reach the course line /in case of deviation/. If the aircraft is deviated from the course line a certain magnetic heading is included in the command so that the aircraft might reach it again.

1/ Example: "BSB - on the course line 240°"

2/ Example: "BSB - heading 235°, BSB steer towards the course line, BSB-you have reached the course line 240°".

At a distance of 7 km from the approach end of the run. When reaching the glide path the instruction is given to the crew to lower the landing gear /undercarriage/ and to begin descending.

In case of the aircraft having deviated from the course line or from the glide path the instruction is given by the controller to change the flight heading or the vertical rate of descent.

Example: "BSB-You are on the course line 240°, hold it. No answer to the following signals is necessary.."

- "BSB - distance to the approach end of the runway in use 7 km, lower the landing gear, descend".

- "BSB - you are 20 m below the glide path, change the rate of descent".

- "BSB - you have reached the glide path, descend, distance to the approach end of the runway in use 6 km."

- "BSB - distance to the runway 5,5 km, you are on the course line".

- "BSB - you have deviated 200 m to the left, take course 245°, distance to the runway 4 km."

- "BSB - you have reached the course line 240°, hold it, distance to the runway 3,5 km."

- "BSB - you are above the glide path, change the rate of descent"

- "BSB- you have reached the glide path descent, distance to the runway 2 km."

- "BSB - you are on the course line and on the glide path, distance to the runway 1 km, the runway is before you, you are cleared to land".

The commands /signals/ are ceased at the commencement of VFR landing. After that moment descent and landing are performed VFR only.

OVERSHOOT PROCEDURE.

Overshoot procedure is performed in case of the aircraft having deviated from the course line or the glide path considerably when passing the inner marker locator.

In this case the controller gives the following command /signal/ to the crew:

CONFIDENTIALAGA 3-2
20/03/60

25X1

- "BSB - do not land, go round again".

The approach-to-land procedure after the missed approach procedure is performed in accordance with the prescribed traffic circuit.

ДОПОЛНЕНИЕк инструкции по заводу самолета на посадку при помощи
посадочного радиолокатора в аэропорту Внуково
ФРАЗЕОЛОГИЯ /по ИКАО/

25X1

АТТАШМЕНТto the instruction for accomplishing approach-to-land
with the help of ground controlled approach system
/GCA/ at the airport Vnukovo. Phraseologies /I.C.A.O./

Этапы подхо- да	Позывные радиостан- ций для связи	Фразеология команд по радиотелефону	Stage in approach	Sending station	Radiotelephony message
1	2	3	1	2	3
Первоначальная связь /на частоте.../	Самолет	Байкал я САС БСБ прощу посадочный локатор - прием.	Initial contact /on frequency.../	Aircraft	Baikal - This is SAS BSB request GCA - Over.
	Байкал	БСБ я Байкал Вас понял, свяжитесь со Старт-Один на /частота/ мегациклов - при отсутствии связи - свяжитесь снова с Байкалом - повторите - прием./	Bajkal	BSB this is Bajkal roger - Contact Start-one on...megacycles - If radio contact lost revert to Bajkal - Readback - Over.
	Самолет	Байкал - Вас понял - БСБ должен сменить частоту на мегациклов - при отсутствии связи - связаться снова с Байкалом - прием.		Aircraft	Bajkal roger - BSB is to change frequency to ... megacycles - If radio contact lost I am to revert to Bajkal - Over.
	Байкал	БСБ поняли правильно - конец.		Bajkal	BSB that is correct - Out.
	Самолет	Устанавливает связь со Старт-Один.		Aircraft	Gets into contact with the Start -One.
Предварительные инструкции и опознавание /на частоте.../	Старт-Один	БСБ я Старт-Один - сообщите курс и эшелон - прием. /Эшелон отсчитывается по высотомеру, шкала которого установлена на давление 760 мм ртутного столба/.	Preliminary instruction /on frequency.../	Start-One	BSB this is Start-One Report heading and altitude -Over. /Altitude is read from altimeter the scale of which is set up on pressure 760 millimetres of Hydrargyrum.
	Самолет	Старт-Один - я БСБ - курс 135 - эшелон 1200 - прием		Aircraft	Start-One this is BSB - Heading 135 - Altitude 1200 metres - Over.
	Старт-Один	БСБ разворот направо - курс 180 для опознавания - повторите - прием.		Start-One	BSB turn right - Heading 180 /wun ait zero/ metres for identification - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот направо - курс 180 для опознавания - прием.		Aircraft	BSB is to turn right heading 180 /wun ait zero/ for identification -Over.
	Старт-Один	БСБ держите связь на опознавание - прием.		Start-One	BSB transmit for identification -Over.
	Самолет	САС БСБ /нажимает кнопку микрофона в течение 20 секунд/ САС БСБ.		Aircraft	SAS BSB /presses microphone button for 20 seconds/ SAS BSB.
	Старт-Один	САС БСБ опознан 15 километров - северо-запад от аэропорта - разворот налево. Курс 120 - держите эшелон 1200 /или на - чинайте снижение до высоты/ метров - Повторите - Прием.		Start-One	SAS SBS identified 15 /wun fife/ kilometres north-west of airport - Turn left heading 120 / wun too zero/ - Maintain 1200 / wun too zero zero/-/or commence descent to altitude.../ metres - Readback -Over.
	Самолет	БСБ опознан 15 километров - северо-запад от аэропорта - я должен сделать разворот налево - курс 120 держать эшелон 1200 /или снижаться на эшелон/ метров - Прием.		Aircraft	BSB is identified 15 /wun fife/ kilometres north-west of Airport-I am to turn left -Heading 120 /wun too zero/ and maintain 1200 /wun too zero zero/-/or commence descent to altitude of.../ metres -Over.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1 2 3			1 2 3		
Заход по схеме пробива- ния об- лаков.	Старт- Один	БСБ - Поняли правильно уста- новите высотомеры на давление 746,5 /семь четыре шесть за- пятая пять/ миллиметров - Снижайтесь до высоты метров, Повторите - Прием.		Start- One	BSB that is correct - Set up altimetre on pressure of 746,5 /seven four six dayseemal five/ millimetres - Descend to altitude... metres - Readback -Over.
	Самолет	Давление 746,5 /семь четыре шесть запятая пять/ милли- метров установлено: Снизайсь до высоты.....метров - Прием.		Aircraft	Pressure 746,5 /seven four six dayseemal five/ milli- metres is set up: I am descending to altitude ... metres -Over.
	Старт- Один	БСБ установите гироскопас по магнитному компасу - Прием.		Start- One	BSB set up giro on magnetic bearing - Over.
	Самолет	Гироскопас по курсу устано- влен - Прием.		Aircraft	Giro setting completed - Over.
	Старт- Один	БСБ поняли правильно - Умень- шите скорость для подхода - Проверьте кабину для посадки - Прием.		Start- One	BSB roger - Reduce to approach speed - Perform cockpit check for landing - Over.
	Самолет	Проверка кабины проведена - Прием.		Aircraft	Cockpit check completed - Over.
	Старт- Один	БСБ разворот налево - Курс 332 - снижайтесь до высоты...метров - Повторите - Прием.	Approach- to-land procedu- re.	Start- One	BSB turn left heading 332 /three three too/-Descend to height of ... metres - Read- back - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево - Курс 332 - Снизайсь до высотыметров - - Прием.		Aircraft	BSB is to turn left heading 332 /three three too/ and descend to the height of ... metres - Over.
	Старт- Один	БСБ над нами между первым и вторым разворотом - Прием.		Start- One	BSB is nicely over us on cross-wind leg - Over.
	Самолет	БСБ понял - Прием.		Aircraft	BSB roger - Over.
	Старт- Один	БСБ разворот налево курс 242 - Повторите - Прием.		Start- One	BSB turn left heading 242 /too four too/ - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево, курс 232 - Прием.		Aircraft	BSB is to turn left heading 232 / too three too/ - Over.
	Старт- Один	БСБ - нет - поняли неправиль- но - БСБ - разворот налево курс 242 - Повторяю курс 242 - Повторите - Прием		Start- One	BSB negative - BSB turn left heading 242 /too four too/- Readback - Over.
	Самолет	Вас понял - БСБ должен сде- лать разворот налево курс 242 - Прием.		Aircraft	Roger - BSB is to turn left 242 / too four too/ - Over.
	Старт- Один	Поняли правильно - Посадоч- ный курс 62 градуса - Высота облаков 100 метров - Види- мость 2 километра - Ветер 12 метров /сек. на посадоч- ной полосе дыма - Прием.		Start- One	That is correct - BSB runway 62 /six too/ - Ceiling 100 /wun zero zero/ metres- Visibility 2 /too/ kilometres Wind 12 /wun too/ metres per second - Light haze on run- way - Over.
	Самолет	Вас понял - Прием.		Aircraft	Roger - Over.
	Старт- Один	БСБ разворот налево курс 152 займите высоту 300 метров - Повторите - Прием.		Start- One	BSB turn left heading 152 /wun five too/ height 300 /three zero zero/ metres - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 152 занимаю вы- соту 300 метров - Прием.		Aircraft	BSB is to turn left heading 152 /wun five too/ height 300 /three zero zero/ metres Over.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIALAGA 3-3
20/03/60

25X1

1	2	3	1	2	3
Старт-Один	БСБ разворот налево курс 62 - Прием.		Start-One	BSB turn left heading 62 /six too/ - Over.	
Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 62 - Прием.		Aircraft	BSB is to turn left heading 62 /six too/ - Over.	
Окончательный подход к посадке	Старт-Один БСБ на последней прямой - 12 километров от ВПП - Сообщите высоту - Прием.		Final approach-to-land	Start-One BSB on final approach 12 /wun too/ kilometres from runway - Report height - Over.	
Самолет	Вас понял - Высота 300 метров - Прием.		Aircraft	Roger - Height 300 /three zero zero/ metres - Over.	
Старт-Один	БСБ при потере связи держите курс 62 наберите высоту дометров и свяжитесь снова с Байкалом - Прием.		Start-One	BSB if radio contact lost maintain heading 62 /six too/ climb till metres and revert to Bajkal - Over.	
Самолет	Вас понял - Прием.		Aircraft	Roger - Over.	
Старт-Один	БСБ допустимая высота снижения для этого курса 50 метров по глиссаде - Повторите - Прием.		Start-One	BSB obstacle clearance limit 50 /fife zero/ metres on glide path of this approach - Readback-Over.	
Самолет	Допустимая высота снижения для курса 62 50 метров - Прием.		Aircraft	Obstacle clearance limit for heading 62 / six too/ is 50 /fife zero/ metres. - Over.	
Старт-Один	БСБ я Старт-Один - Посадочный курс 62 правильный - Как меня слышите - Прием.		Start-One	BSB this is Start - One - Landing heading 62 /six too/ is good - How do you read -Over.	
Самолет	Все понял - Слышимость хорошая /удовлетворительная, плохая/ - Прием. /При плохой связи дальнейшее снижение на посадку не разрешается/.		Aircraft	Roger - Good /satisfactory, bad/ reading - Over. / if reading is bad further approach-to-land is not allowed/.	
Старт-Один	Вас понял - На команды не отвечать. БСБ 9 километров от ВПП. БСБ курс хороший проверьте выпуск шасси и замки - БСБ на подходе к глиссаде - Сейчас снижаюсьметров / секунду - Я повторяюметров/секунду. БСБ на глиссаде 7 километров от ВПП - Поверните вправо 5 градусов новый курс 67 - Я Повторяю 67 - 5 километров от ВПП - Ниже глиссады 20 метров - Уменьшите скорость снижения - 4 километра от ВПП на входе в глиссаду - Поверните влево 5 градусов новый курс 62 - БСБ на глиссаде - Разрешаю посадку - Проверьте шасси и закрылки - 1,3 километра от ВПП - Сбавьте скорость снижения - Курс 62 хороший на глиссаде - Высота 50 метров- - БСБ берите посадку на себя.		Start-One	Roger - Do not reply to further instructions - BSB 9 /niner/ kilometres from runway - BSB heading is good - Check wheels down and locked -BSB approaching glide path - Commence descent now... metres per second - I say again....metres per second - BSB on Glide Path 7 /seven/ kilometres from runway - Turn right 5 /fife/ degrees new heading 67 /six seven/ - I say again 67 /six seven/ - 5 /fife/ kilometres from runway - Below Glide Path 20 /too zero/ metres - Adjust rate of descent - 4 /fower/ kilometres from runway returning nicely to Glide Path - Turn left 5 /fife/ degrees new heading 62 /six too/ - BSB on Glide Path - Cleared to land - Check wheels and flaps -1,3 /wun dayseemal three/ kilometres from runway- Adjust rate of descent - Heading 62 /six too/ is good on Glide Path - Height 50 /fife zero/ metres- BSB takeover for landing.	
Самолет	Производит посадку визуально/.		Aircraft	/Performs landing visually /VFR/.	

CONFIDENTIAL

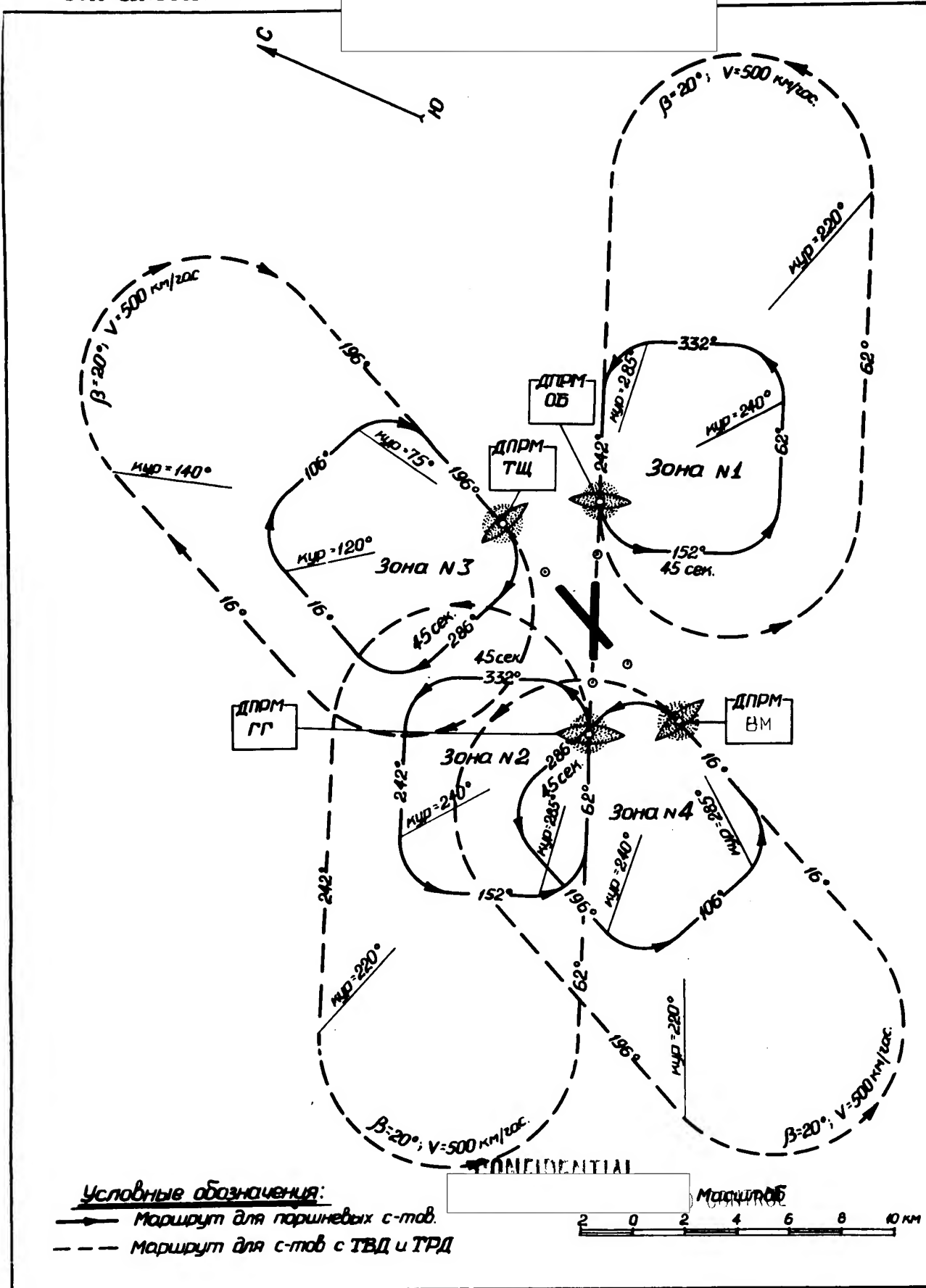
25X1

AGA 4-1
20/03/60

Схема зон ожидания

ВНУКОВО

25X1



25X1

Аэрофлот СМН 17.9.59 г. № 59366

CONFIDENTIAL

AGA 4-2
20/03/60

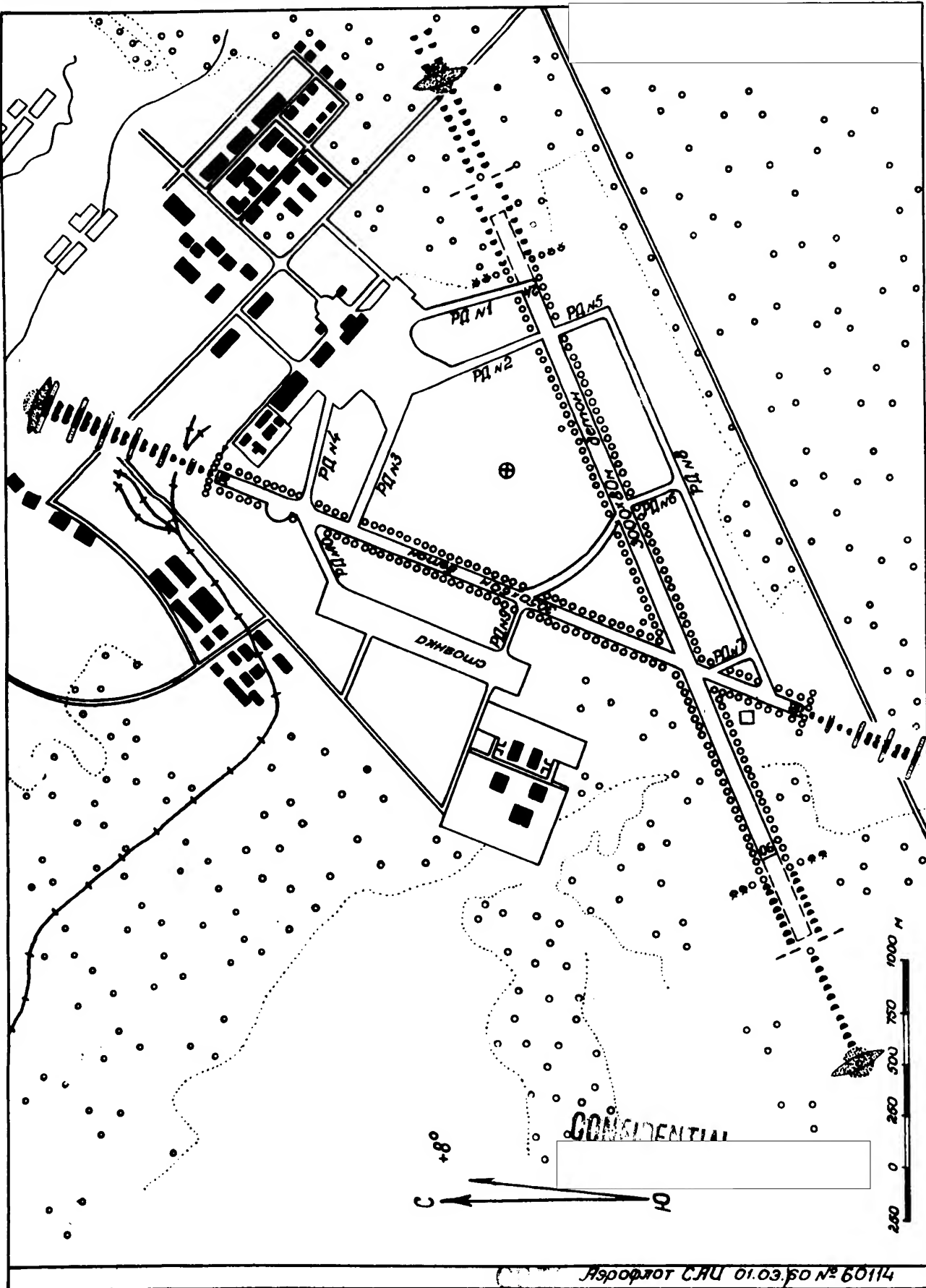
25X1

КР0К11

55°35'55" ш
37°16'48" д

Пре́вышение над
ур. моря + 204 м

МОСКВА ВУКОВО
MOSCOW VNUKOVO



25X1

25X1

ВНУКОВО
VNUKOV0

25X1

25X1



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

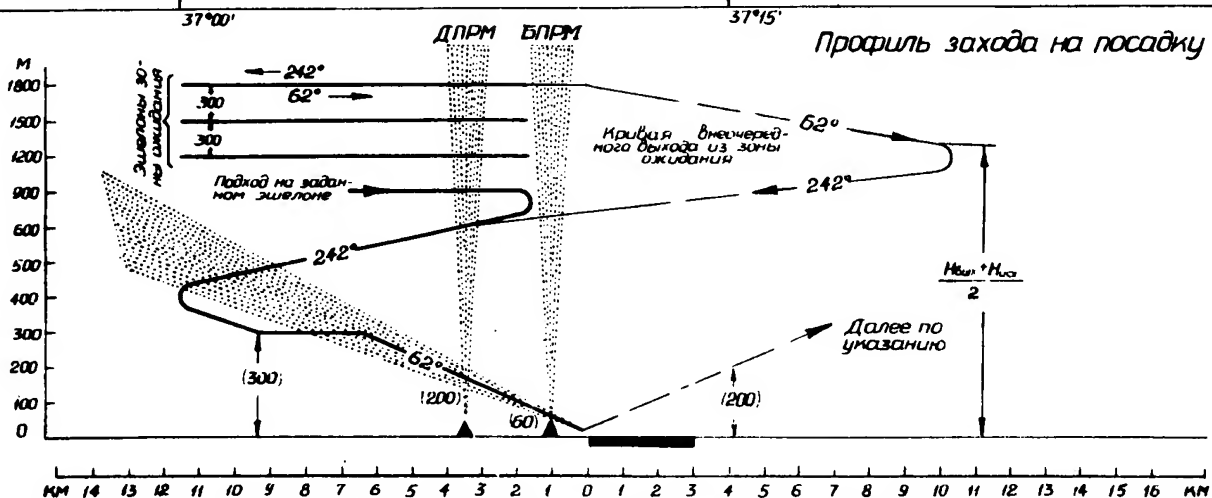
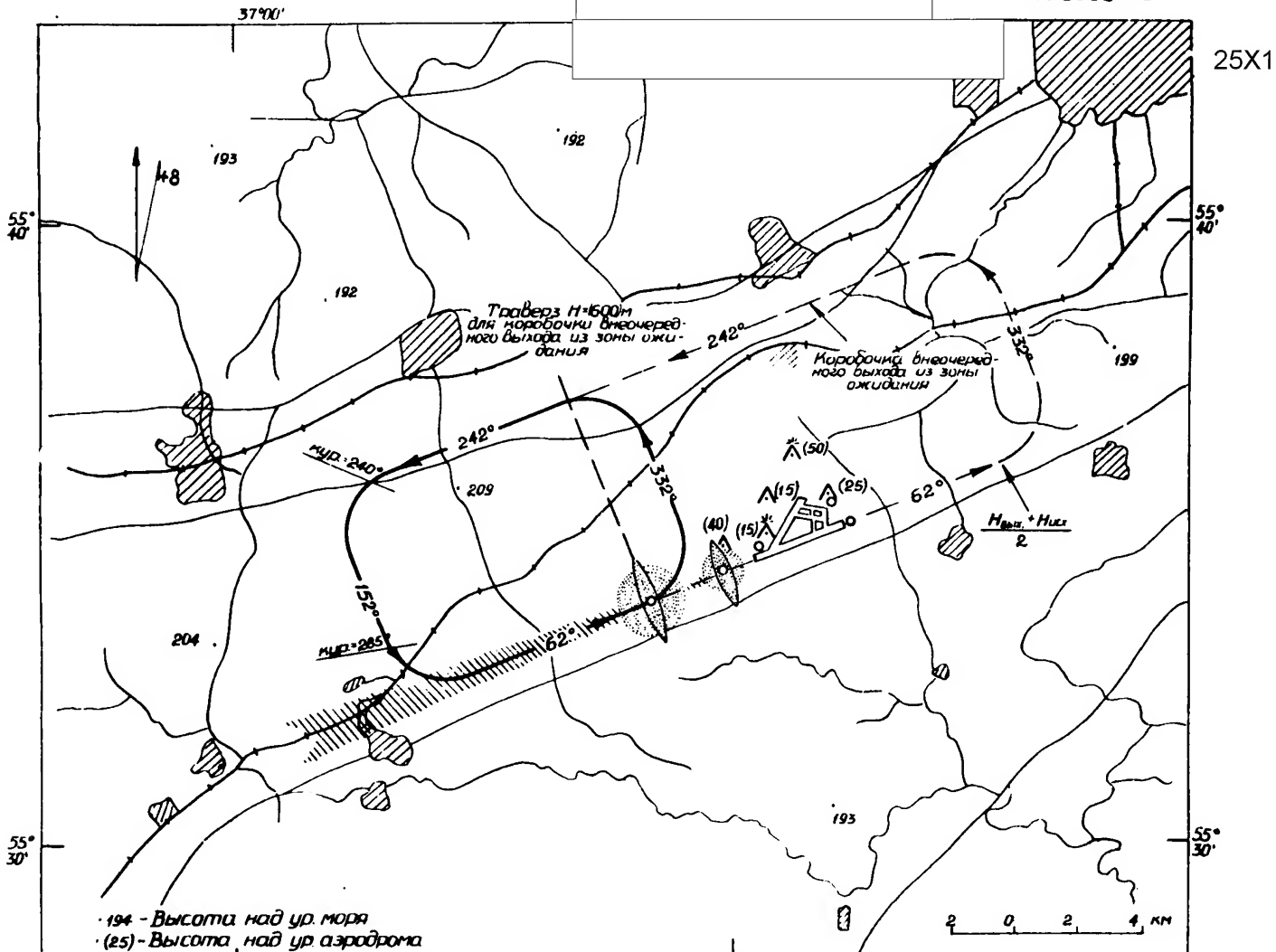
CONFIDENTIAL

ЛГА 4-3
20/03/60
ВНУКОВС
ВНУКОВС 25X1

Схема инструментальной
посадки

Посадочный
МК = 6°

Превышение над
ур. моря 194 м



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	Днем	Ночью	Днем	Ночью		
Высота облаков	30	30	50	50	100	150		
Горизонтальная видимость	300	300	500	500	1000	1500		

CONFIDENTIAL

СЯИ 24.759г. N 59229

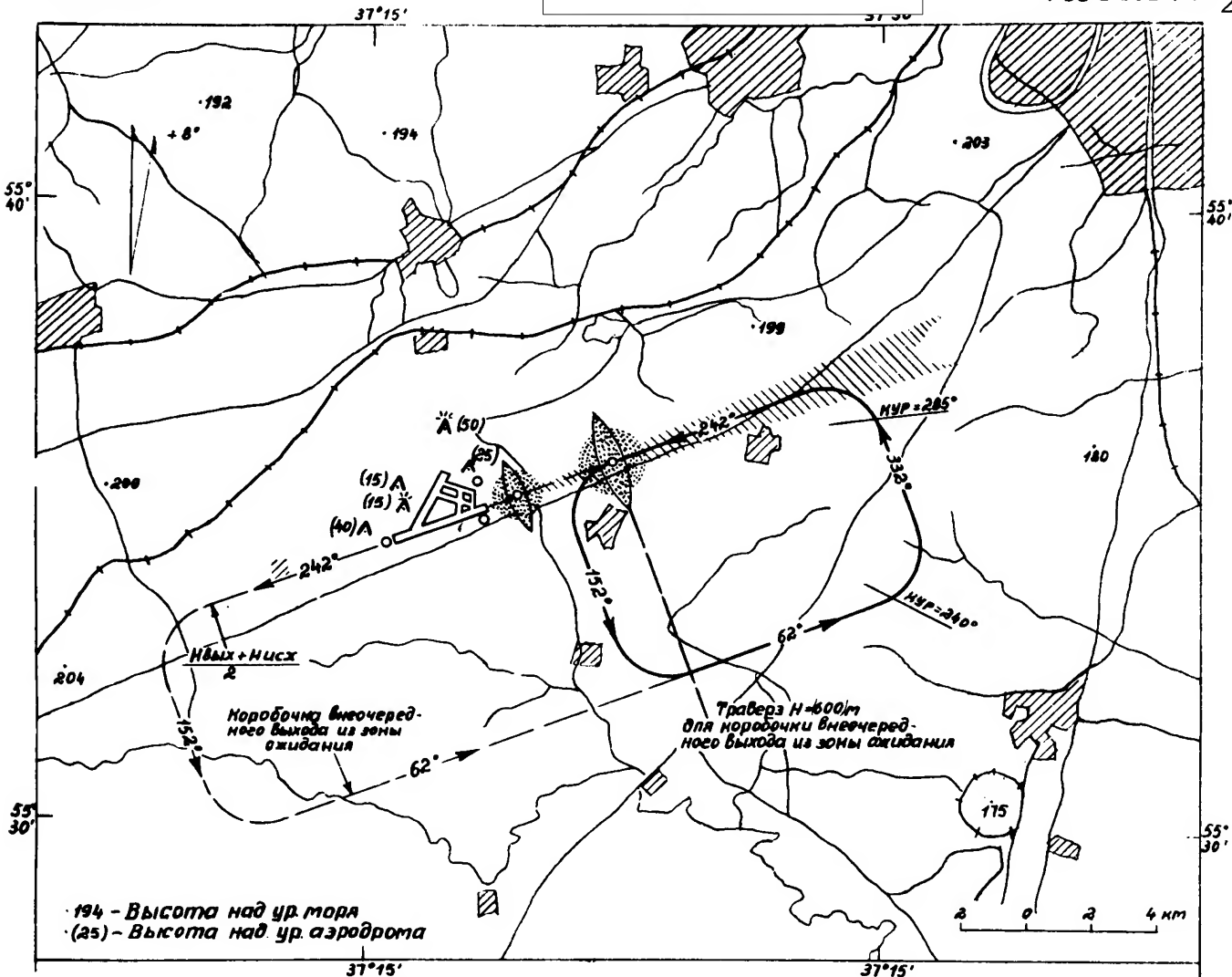
25X1

CONFIDENTIALСхема инстру-
ментальной
посадкиПосадочный
МК = 24°

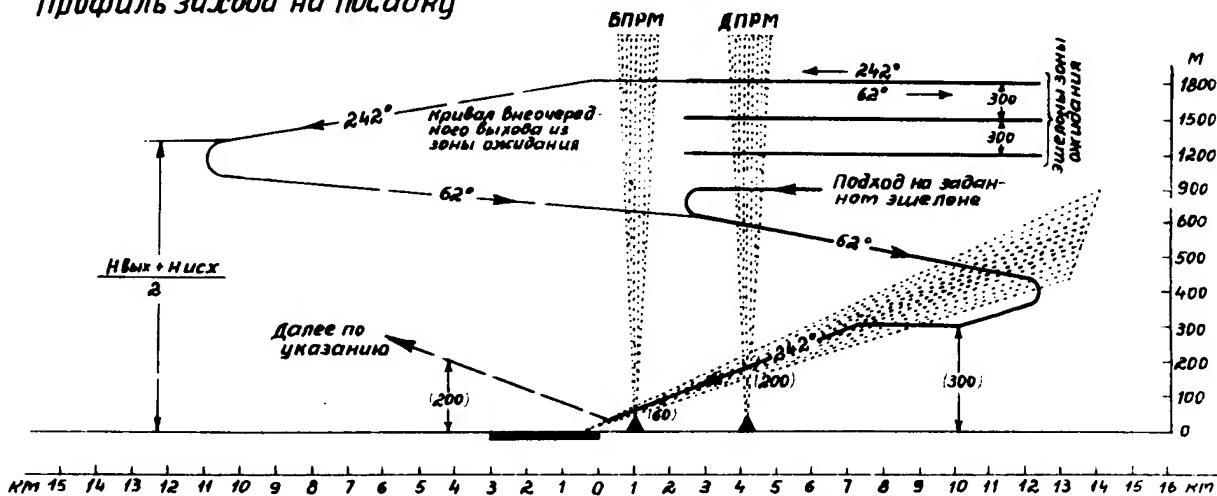
Преышение над

ВНУКОВО
VNUKOVO

25X1



Профиль захода на посадку



Минимум для посадки	Днем	Ночью	Днем	Ночью	Днем	Ночью		
Высота обтамов	30	30	50	50	100	130		
Горизонтальная видимость	300	300						

CONFIDENTIAL

Аэрофлот САН 20. VII 1959 г. 59226

25X1

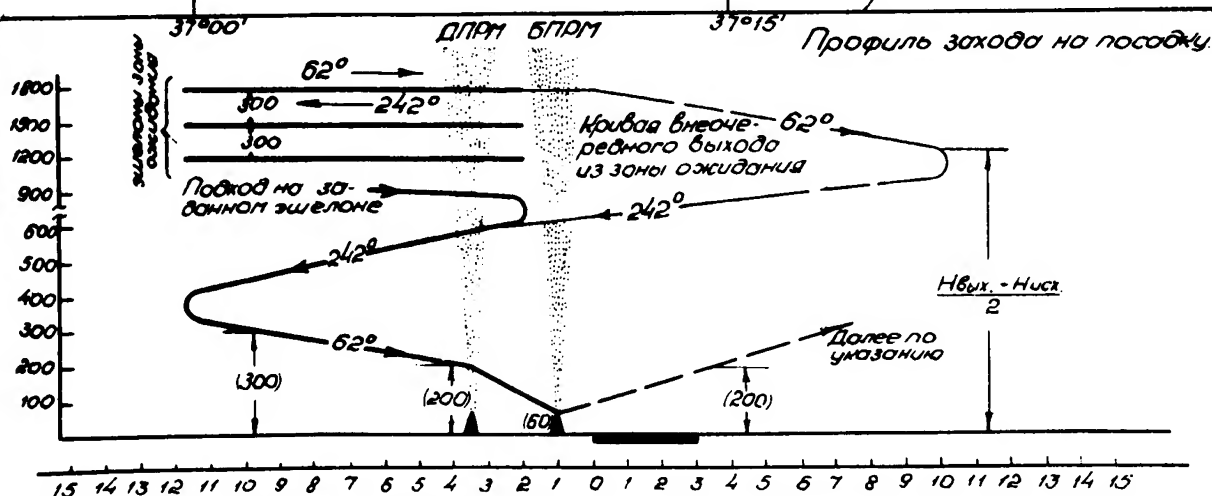
CONFIDENTIAL

AGA 4-4 25X1
20/03/60

Посадочный
мн.-628

Превышение над
ур моря +20.4°

ВЫХОД
ВНУТРЬ



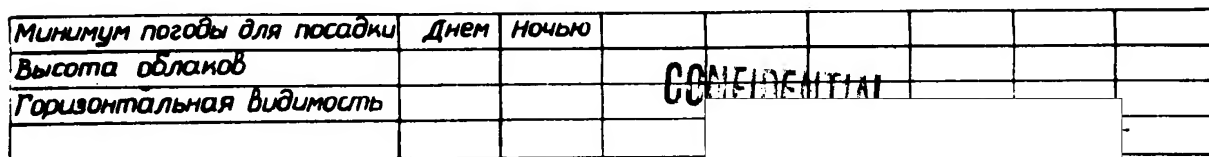
Минимум для посадки	Днем	Ночью									
Высота облаков			CONFIDENTIAL								
Горизонтальная видимость											

Апрелюс САН 22.7.59 №59227

ВНУКОВО
VNUKOV



ВНУКОВО



25X1

CONFIDENTIAL

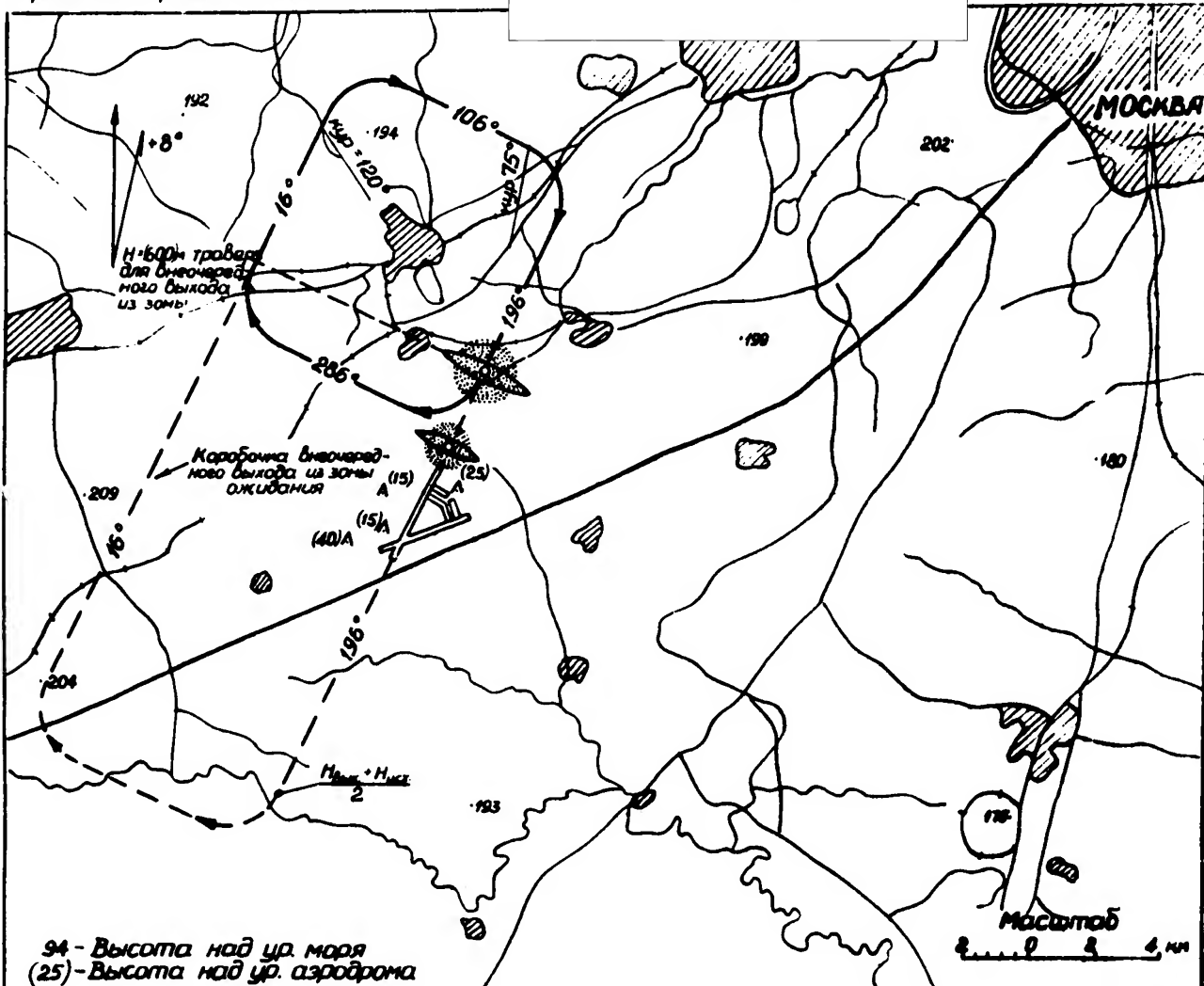
25X1

Схема пробывания облаков
и захода на посадку по 2-м
приблизным радиостанциям

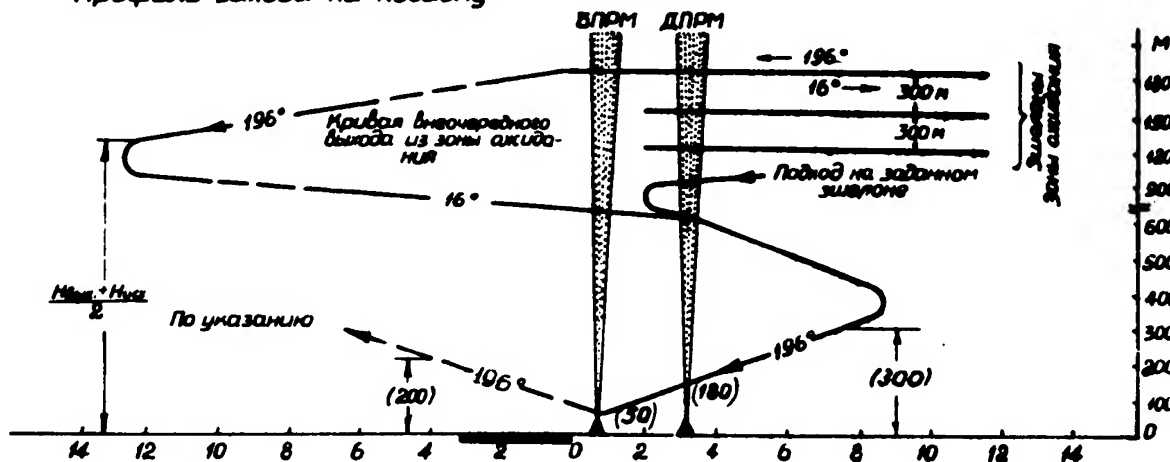
Посадочный
ММ-196°

Пребывание над
ур. моря +206 м

ВНУКОВО



Профиль захода на посадку



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью				
Высота облаков						
Горизонтальная видимость						

Аэрофлот СМН 110350 МВЛД

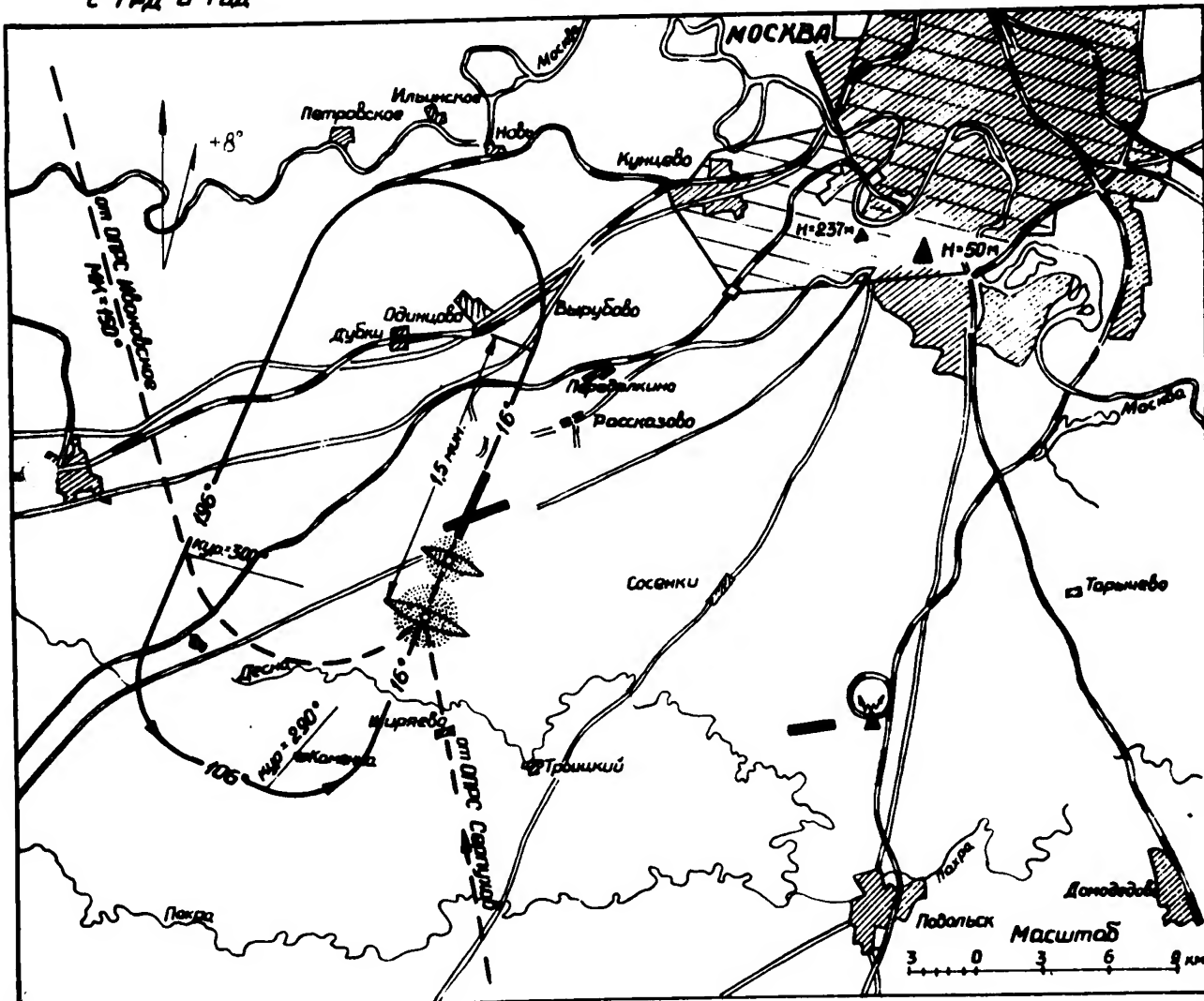
CONFIDENTIAL

10/03/66

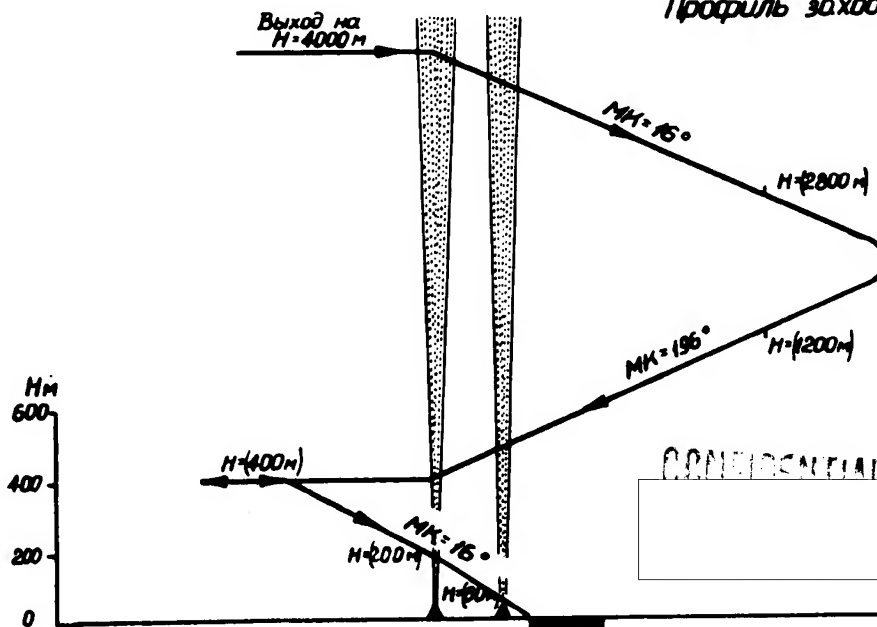
Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД

Посадочный
МК = 16°

Пребывание над
ур. моря +206 м

ВНУКОВО

Профиль захода на посадку

**CONFIDENTIAL**

Аэрофлот СМ 11.03.66 №0125

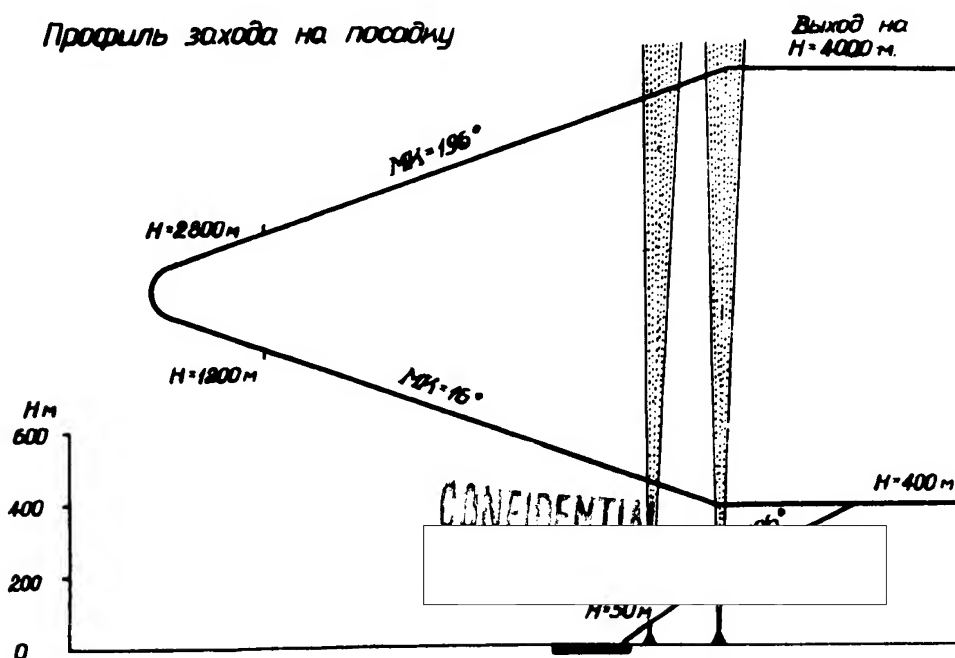
25X1

25X1

Посадочный
МК = 196°

Превышение над
ур. моря +206 м

ВНУКОВО



CONFIDENTIAL

Аэрофлот САН 21.9.59г. N 59369

CONFIDENTIAL

25X1

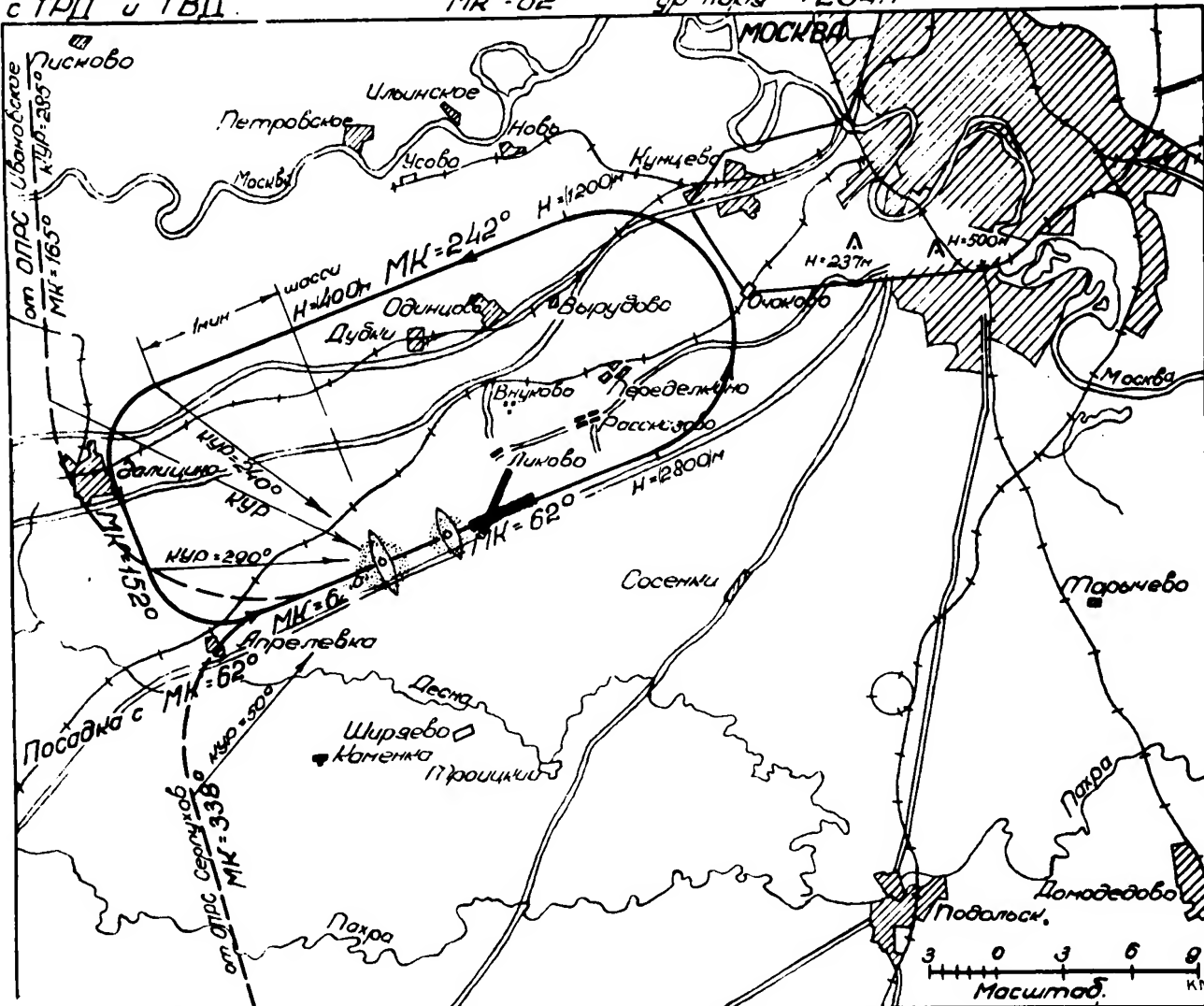
AGA 4-7
20/03/60

25X1

Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД.

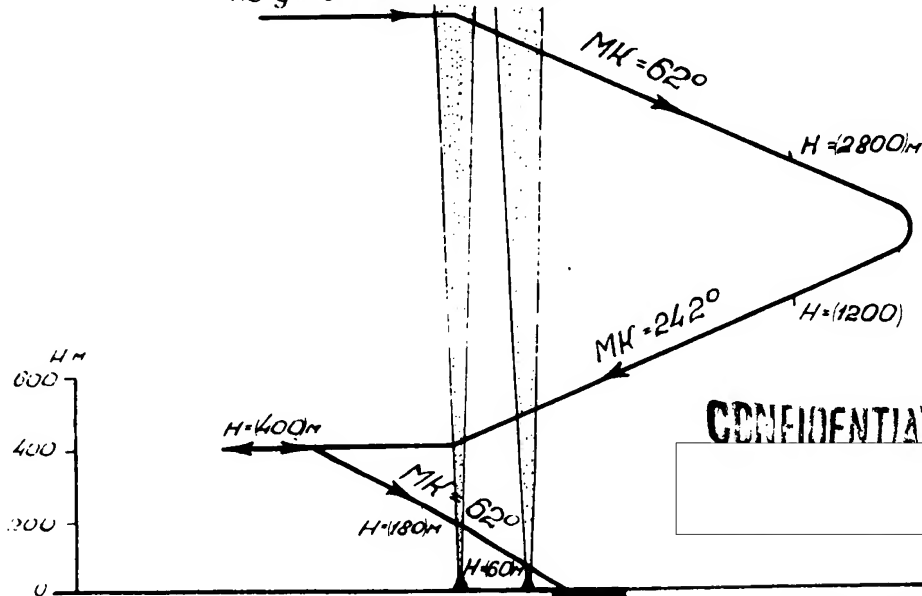
Посадочный
МК = 62°

Предельная
ур моря +204м

ВНУКОВО

Профиль захода на посадку.

по указанию но не ниже 4000м

**CONFIDENTIAL**

25X1

Аэропорт СГА 17.7.59 №59221

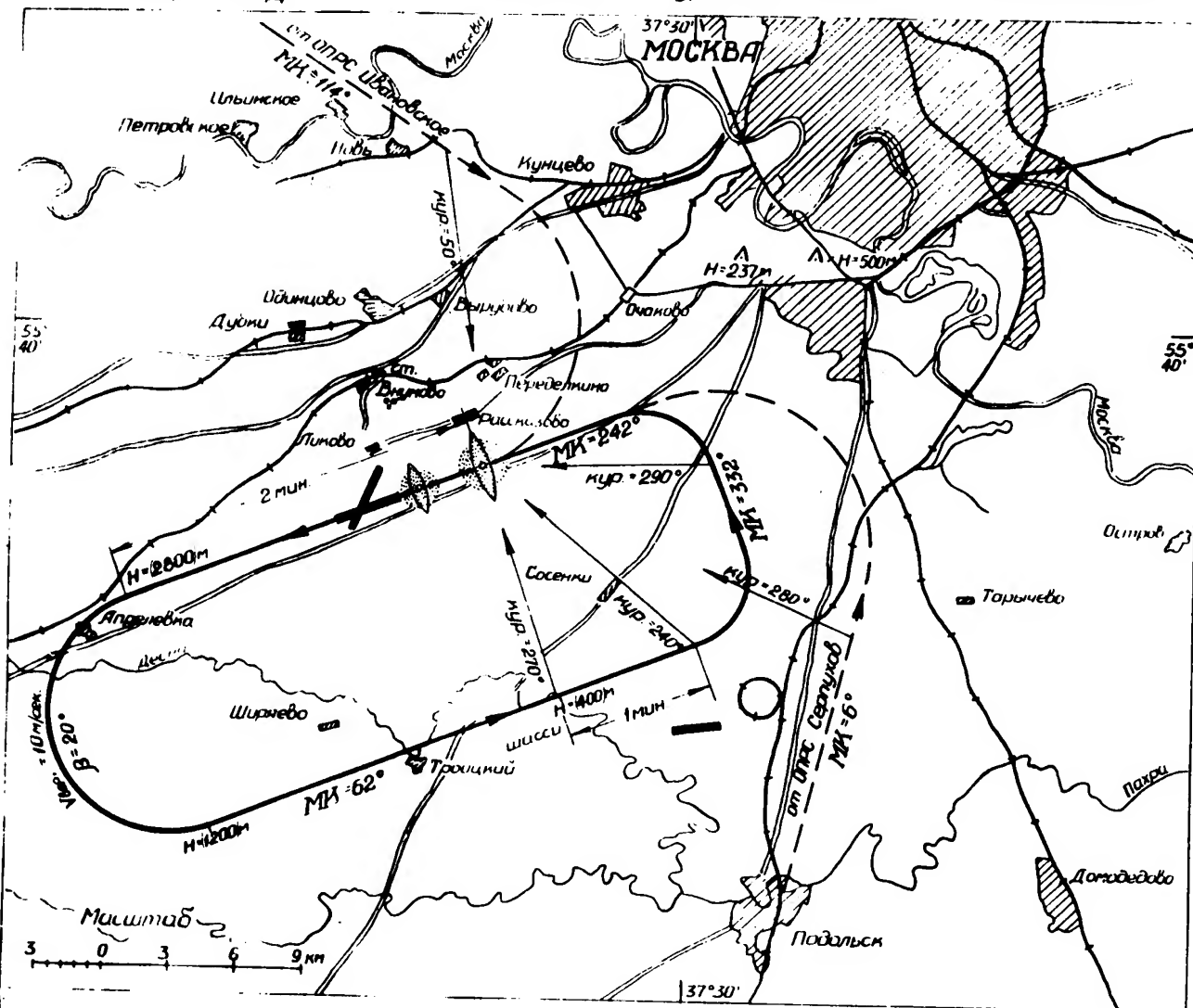
CONFIDENTIAL

Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД

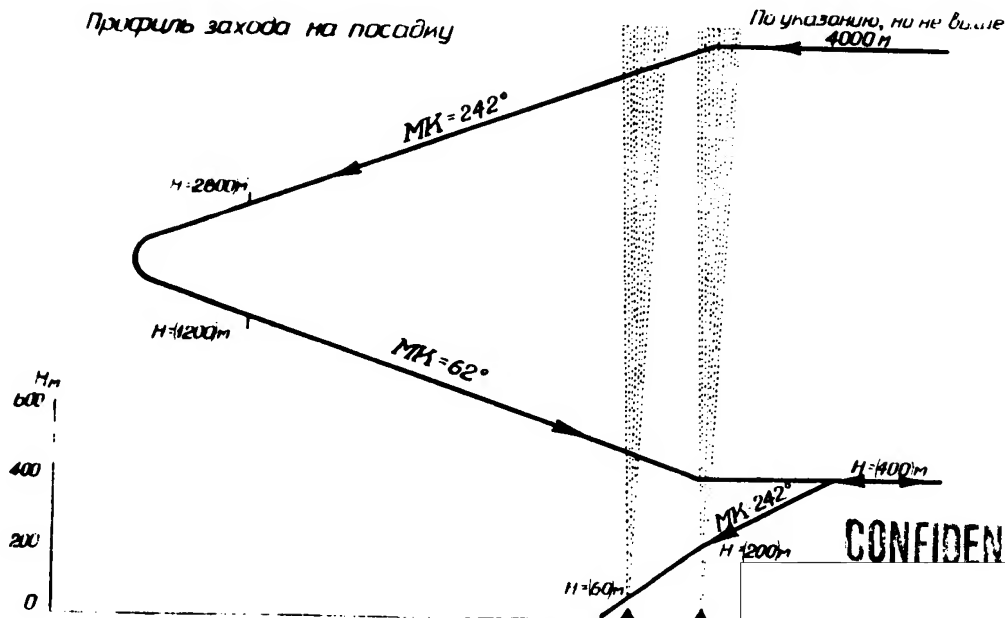
Посадочный
МК = 242°

Пребывание над
ур моря = 204 м

ВНУКОВО



Профиль захода на посадку



Аэрофлот САИ 20.7.59: N 59222

CONFIDENTIAL

25X1

Схема пробывания
облаков по радио-
пеленгатору

Преобладающее
+ 204 м

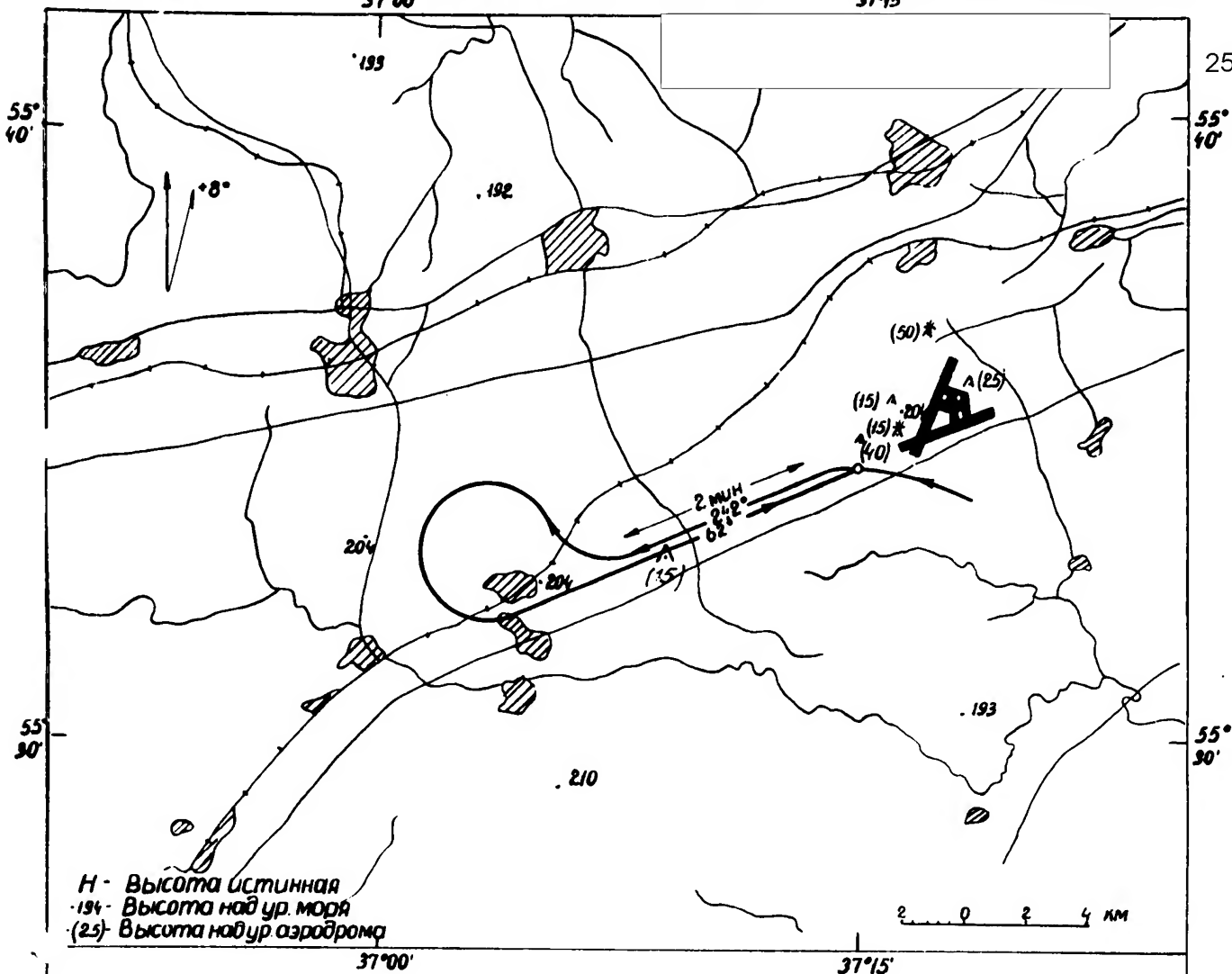
Направление Магнитное

AGA 4-8

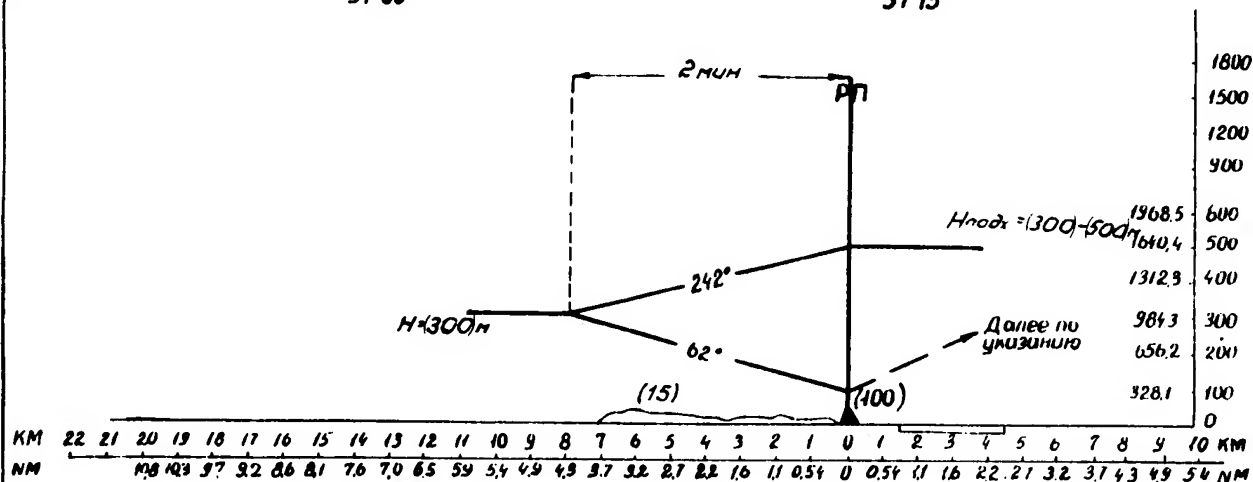
20/03/60

МОСКВА ВНУКОВО

MOSCOW VNUKOVO



25X1



Минимум для посадки	Днем	Ночью			
Высота облаков	100	150			
Горизонтальная видимость	1000	1500			

CONFIDENTIAL

25X1

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР 301953-Н 59270

25X1

РЯЗАНЬ



CONFIDENTIAL

испытательных деловых огней, вдали ВПП - 45 см
Важные огней, вдали РД - 30 см
Огни подхода и приближения установлены через 50 м

25X1

25X1

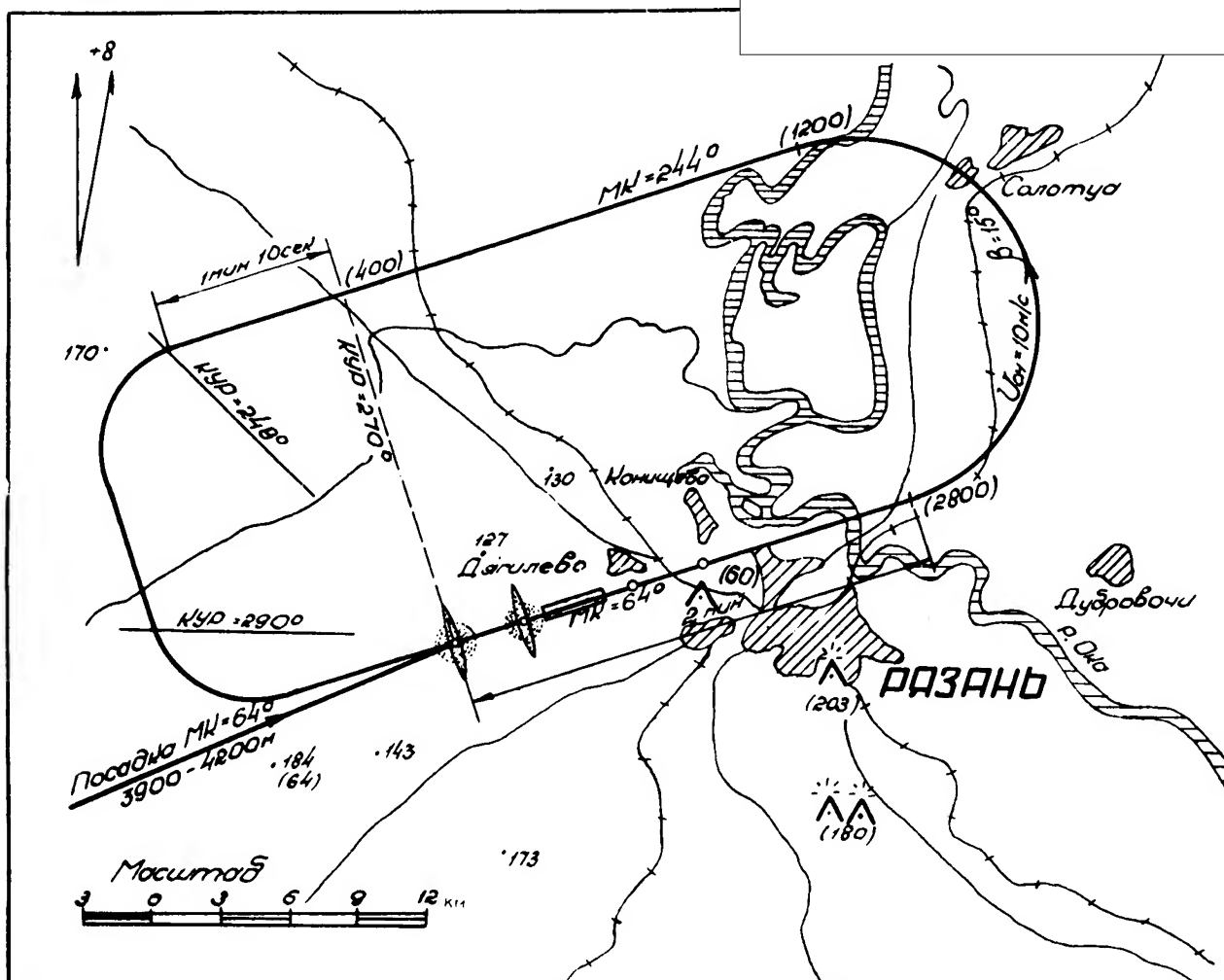
Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД.

Посадочный
МК = 64°

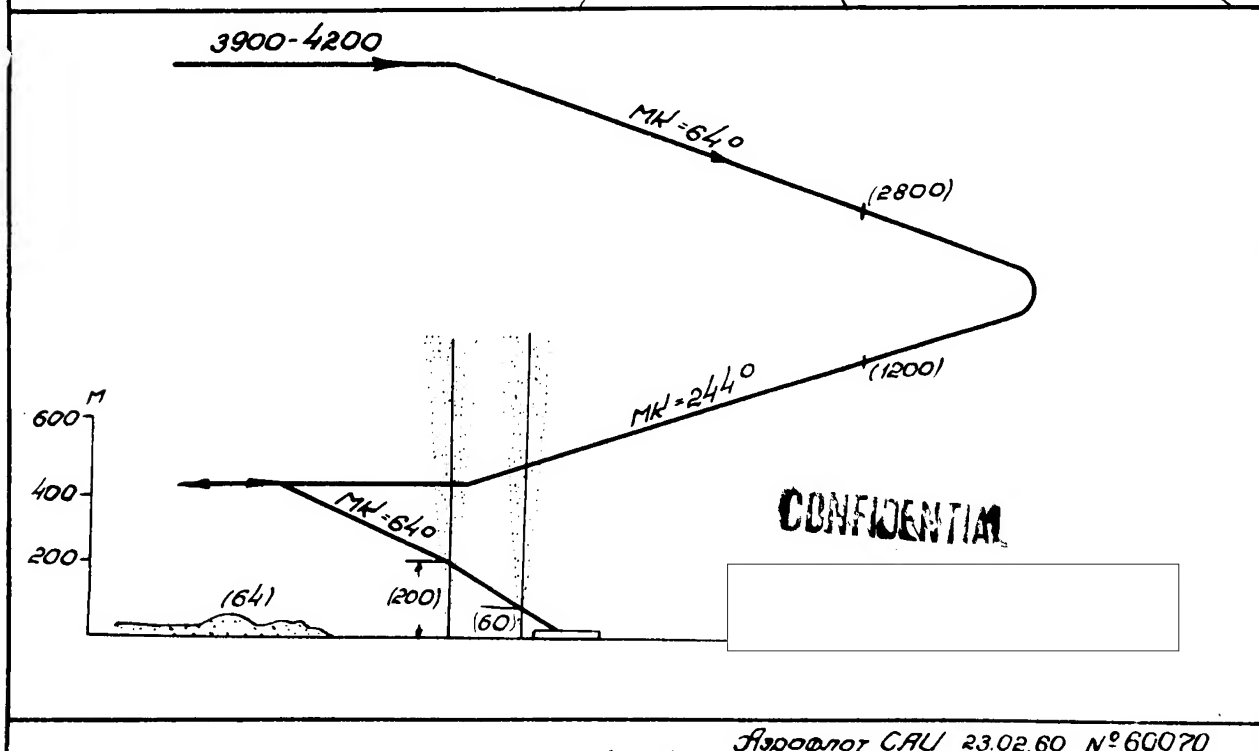
Пребывание над
ур. моря +130 м

AGA 5-2
20/03/60

РЯЗАНЬ



25X1



25X1

Аэрофлот САС 23.02.60 № 60070

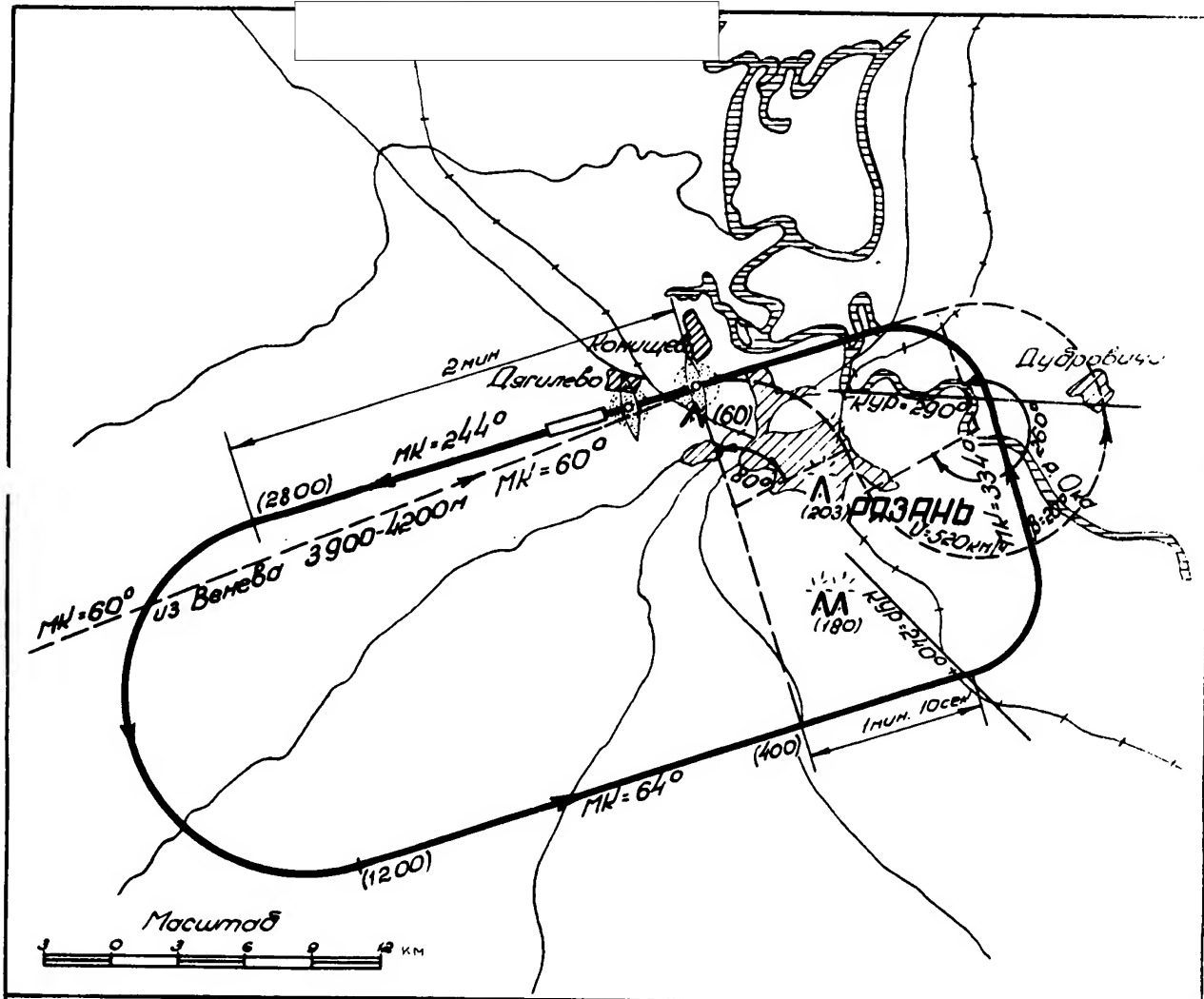
CONFIDENTIAL

25X1

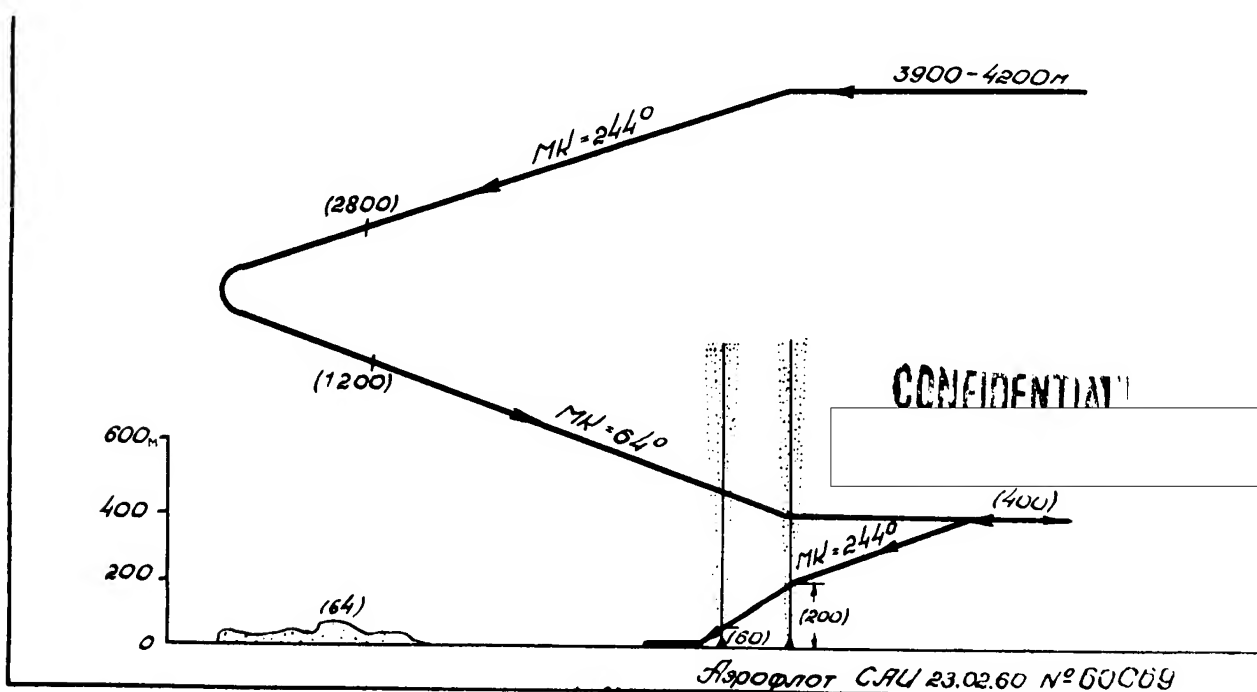
Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД.

Посадочный
МК = 244°

Пребывание над
ур. моря + 130м

РЯЗАНЬ

25X1

**CONFIDENTIAL**

25X1

CONFIDENTIAL

AGA 6-1 25X1

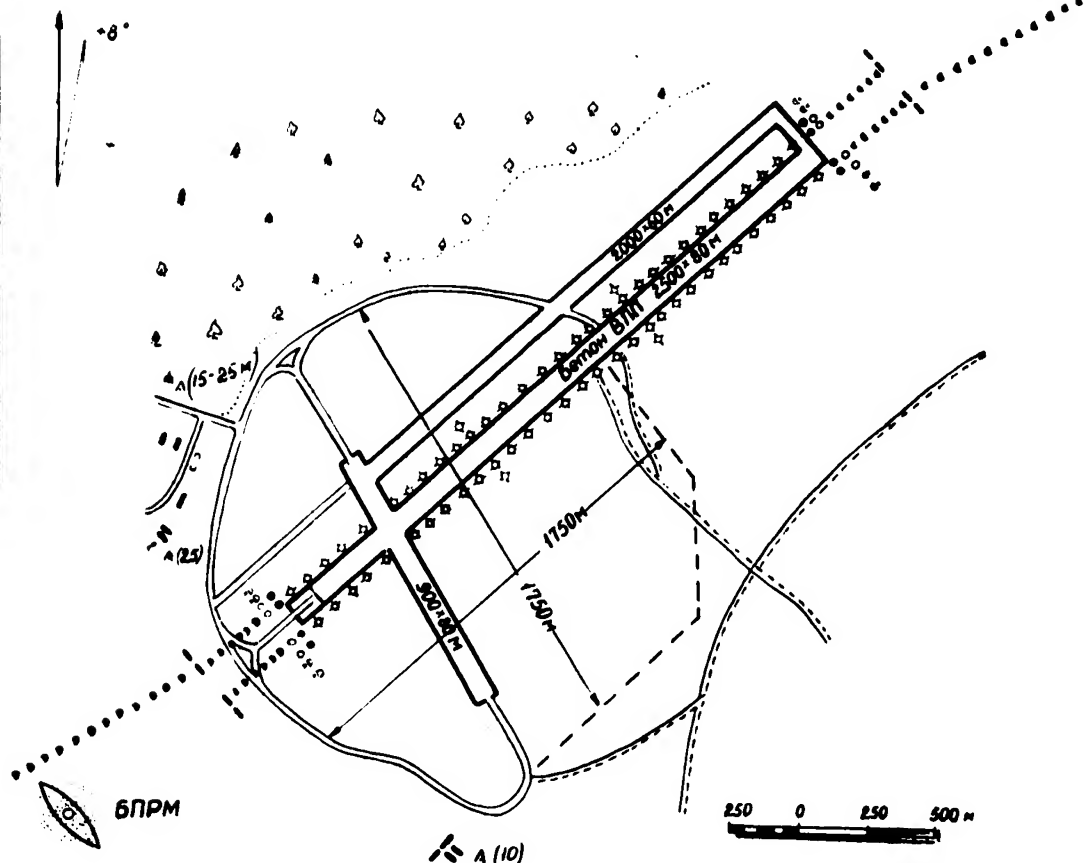
20/03/60

КУБИНКА
KUBINKA**КРОКИ**

Превышение над уровнем моря +185 м

25X1

БПРМ

**КУБИНКА**

Местоположение. Расположен в 60 км на юго-запад от Москвы и в 4 км северо-западнее ст. Кубинка.

Летное поле. Имеются 3 взлетно-посадочные полосы: ВПП №1 - основная размером 2500x80 м, МК посадки равен 225-45°; в направлении захода на посадку с МК 225-45° ВПП оборудована системой огня для посадки ночью и в сложных метеорологических условиях; параллельно основной ВПП на расстоянии 300 м от нее бетонированная полоса №2 размером 2000x60 м; ВПП №3 размером 300x80 м с МК посадки, равным 147-327°. Имеются рулежные дорожки.

Подходы и препятствия. С северной и северо-западной стороны находится лес и служебные здания высотой 15-25 м, а с юга и юго-запада строения высотой до 20 м. Вокруг аэродрома на удалении до 15 км имеются превышения местности высотой до 30 м. В направлении оси ВПП имеются радиосветотехнические средства высотой 8-10 м.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

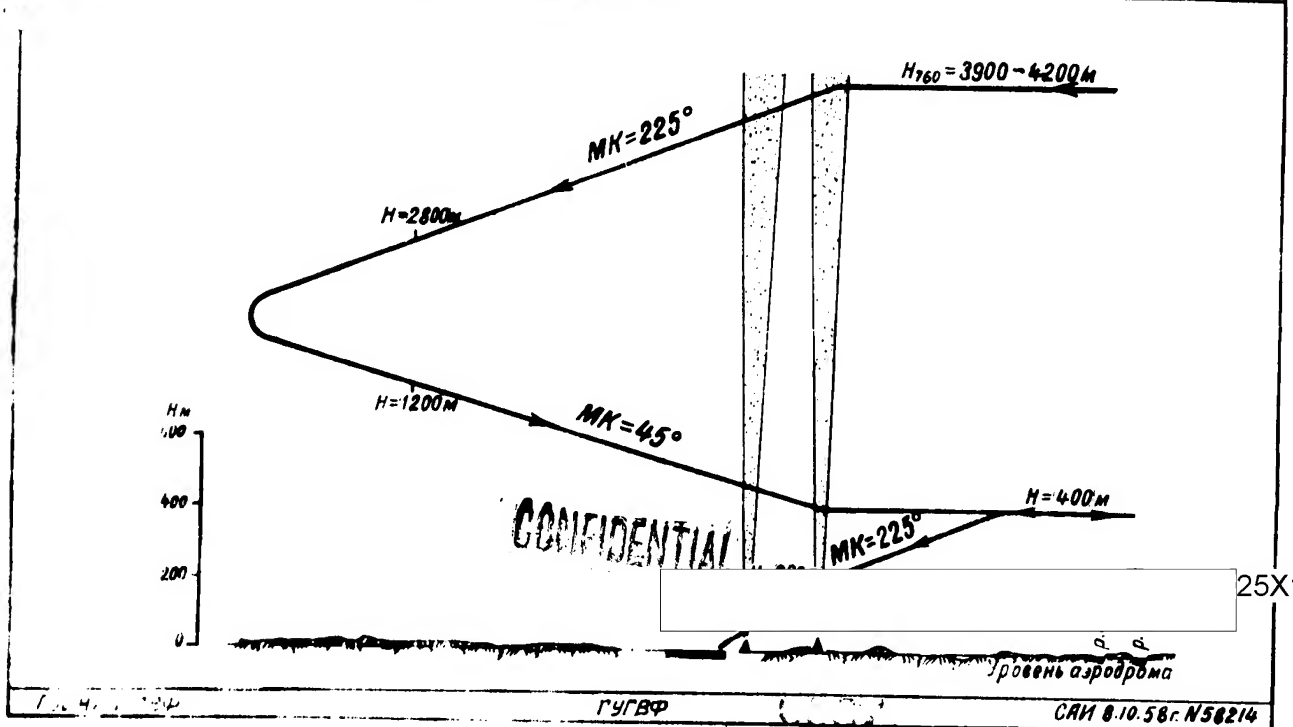
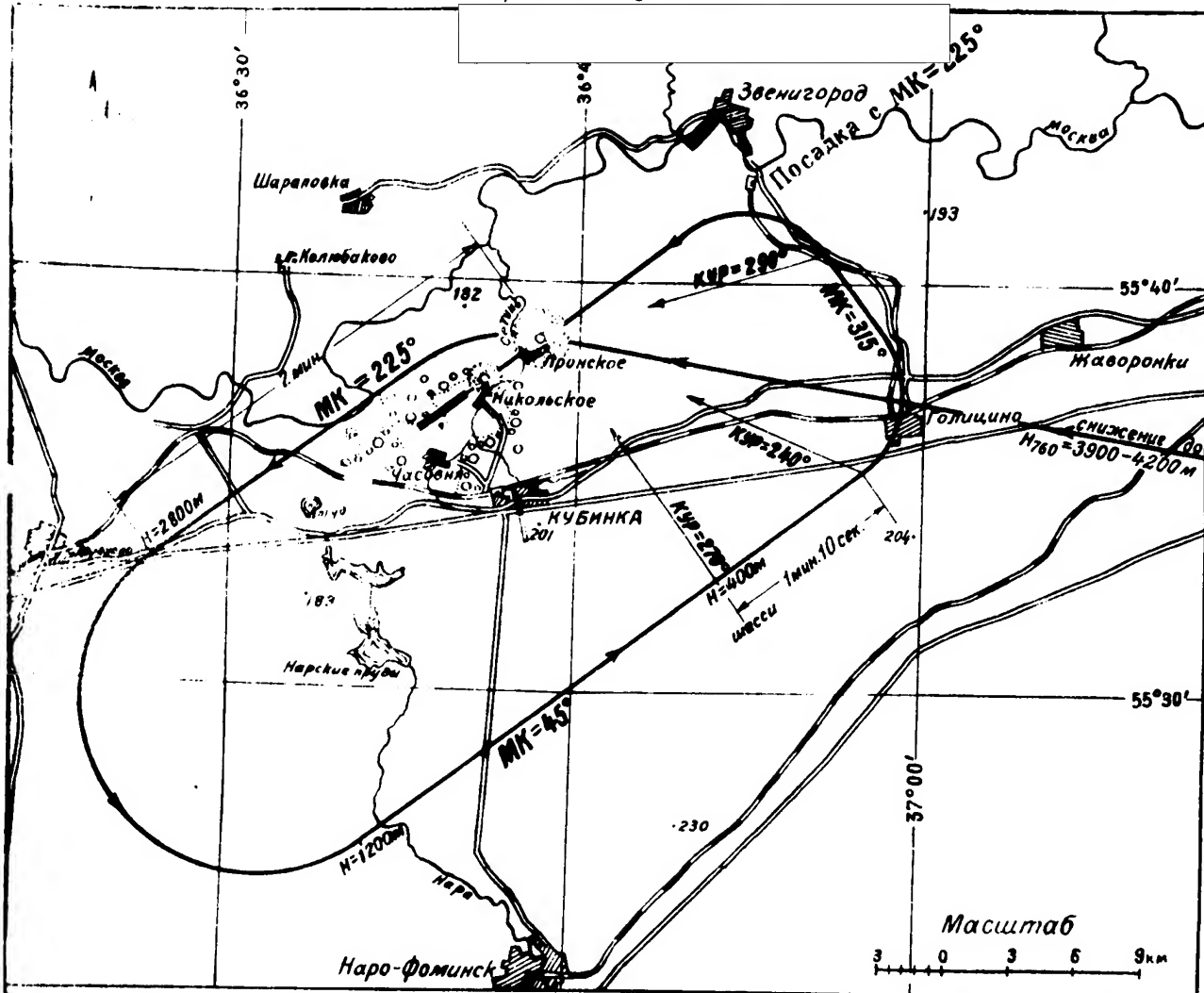
Схемы снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД

Магнитный курс
225°
Пребывание +185 м

АВА 6-2
20/07/60

КУБИНКА

25X1



25X1

Схема приближения облаков
и захода на посадку по 2-м
приводным радиоспущаниям

Посадочный
МК-225°

Преобразование
+ 185 м

KUBINKA
KUBINKA

25X1



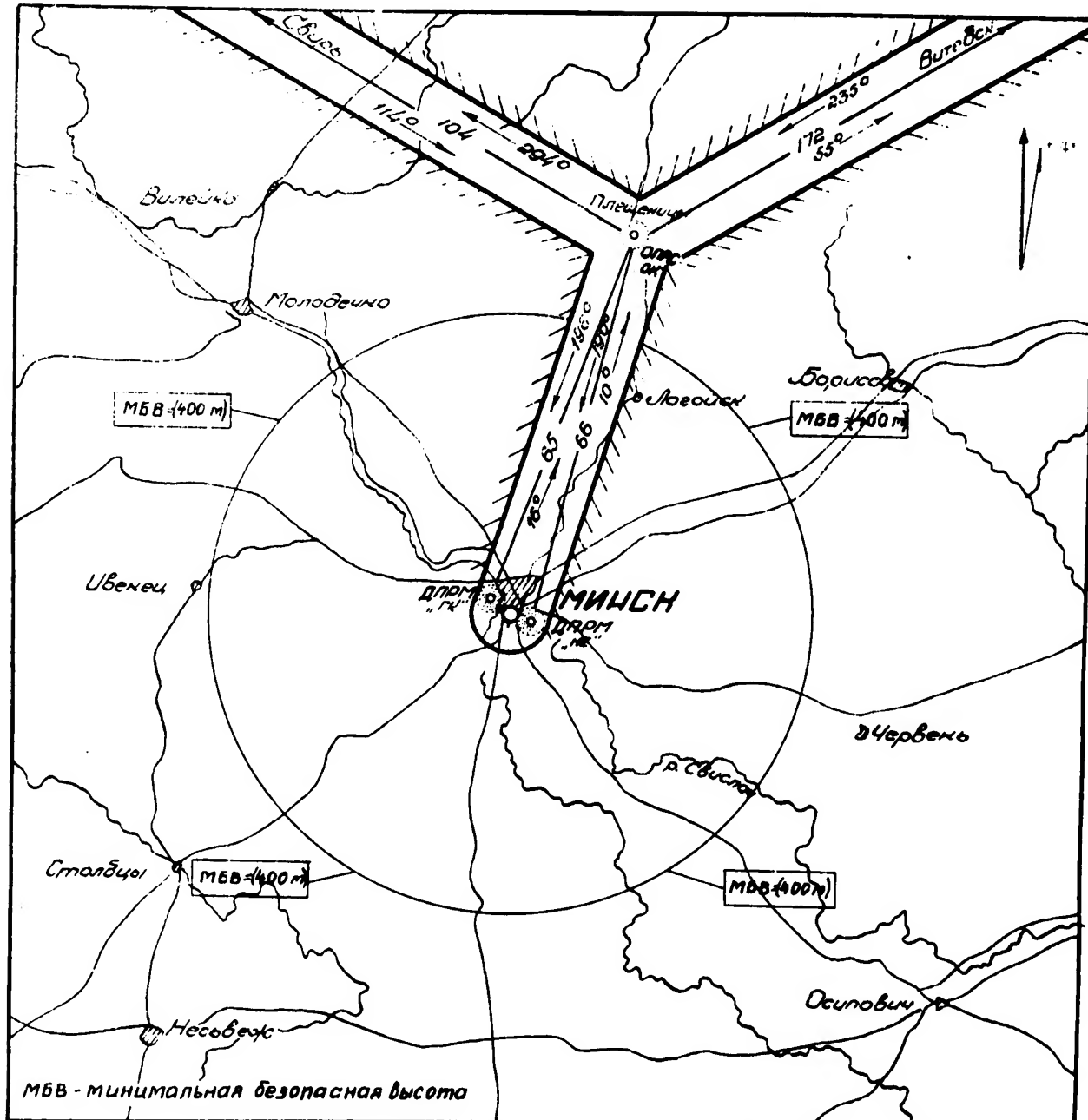
25X1

минимум погоды для посадки	Днем	Ночью						
Высота облаков								
Горизонтальная видимость								

9300

CONFIDENTIAL

Выход в АДС

МИНСК (ЛОШИЦА)**CONFIDENTIAL**

Аэрофлот САС 16.03.60г. № 60148

CONFIDENTIAL

25X1

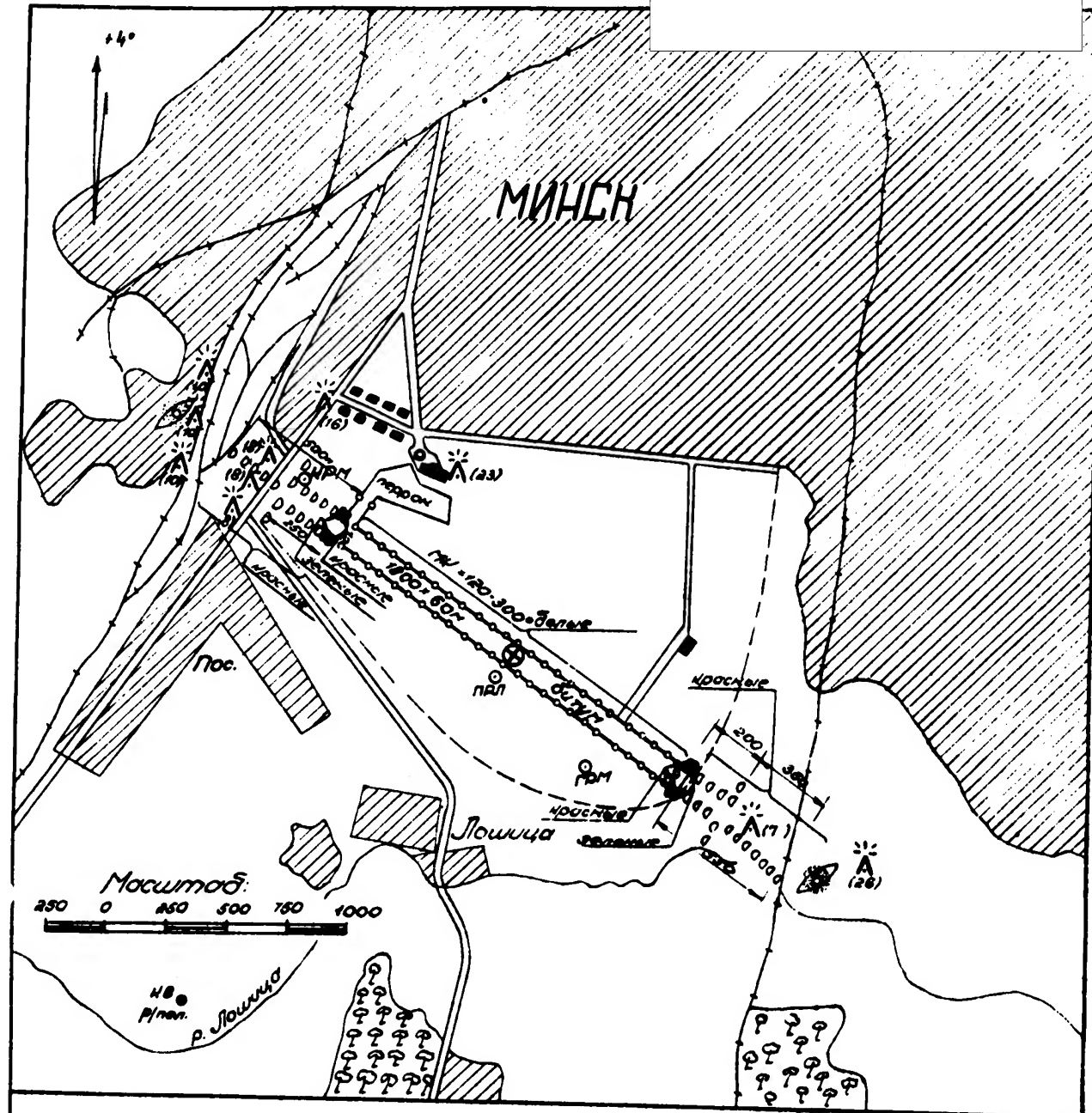
Кроки инструменталь-
ной посадки.

Ш. 53°51'47"
Д. 27°32'27"

Преобладающая высота
ур. моря +226 м

МИНСК (ЛОШИЦА)

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

Аэрофлот СЯИ 24.03.60 №60162

CA 7-2
20/03/60

Посадочный
МК: 120°

Превышение над
ур моря + 226 м

МИНСК (ЛОШИЦА)



25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

CONFIDENTIAL

25X1

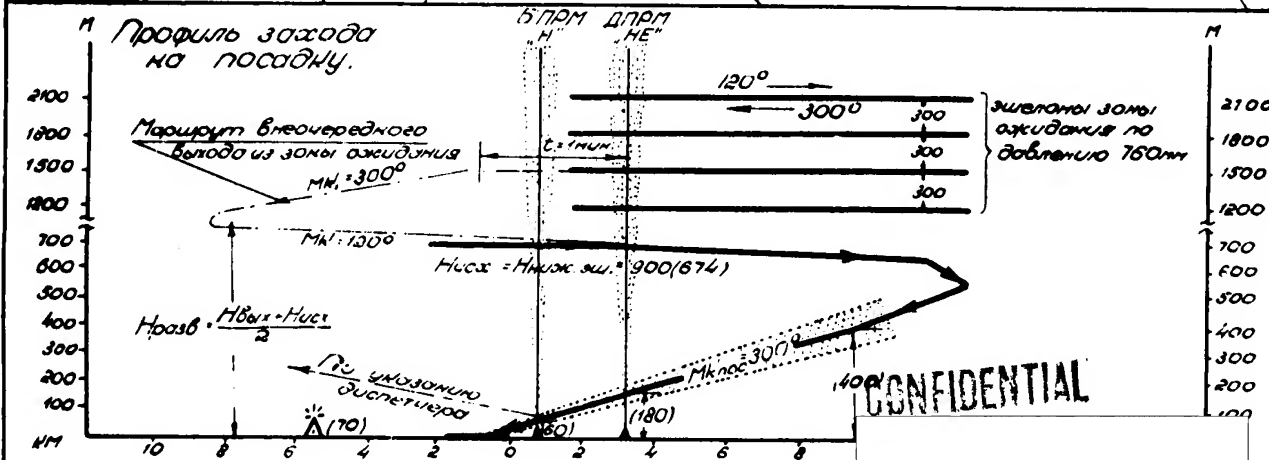
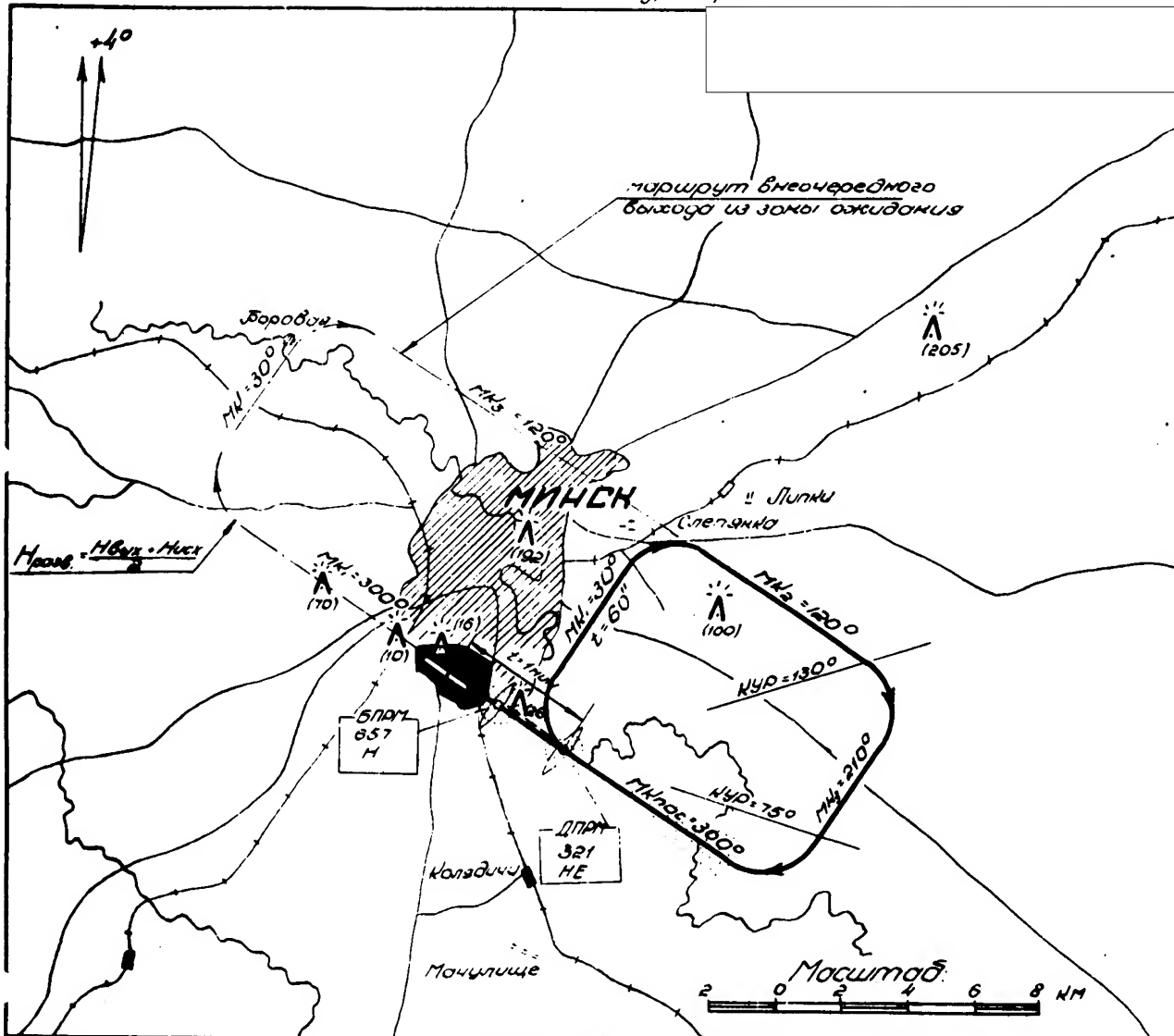
Схема захода на посадку
по 2^й приводным рлст
и НГС

Посадочный
МК: 300°

Повышение над
ур. моря +226м

МИНСК (ПОШИЦА)

25X1



25X1

Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м		
Горизонтальная видимость в м		

Аэрофлот СЛ 19.4.59: №59122

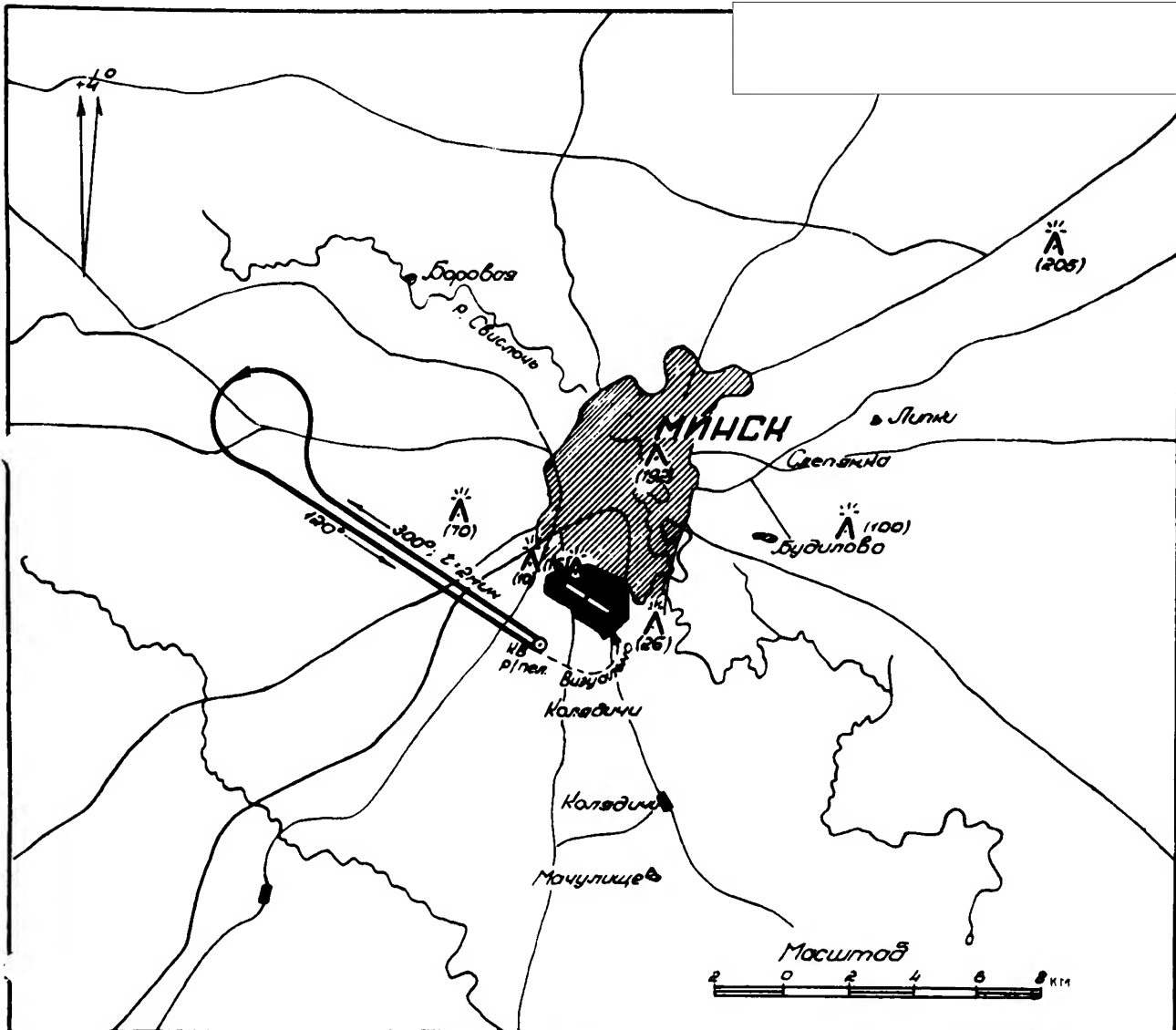
CONFIDENTIAL

Схема пробыкания
облаков по р/пел.

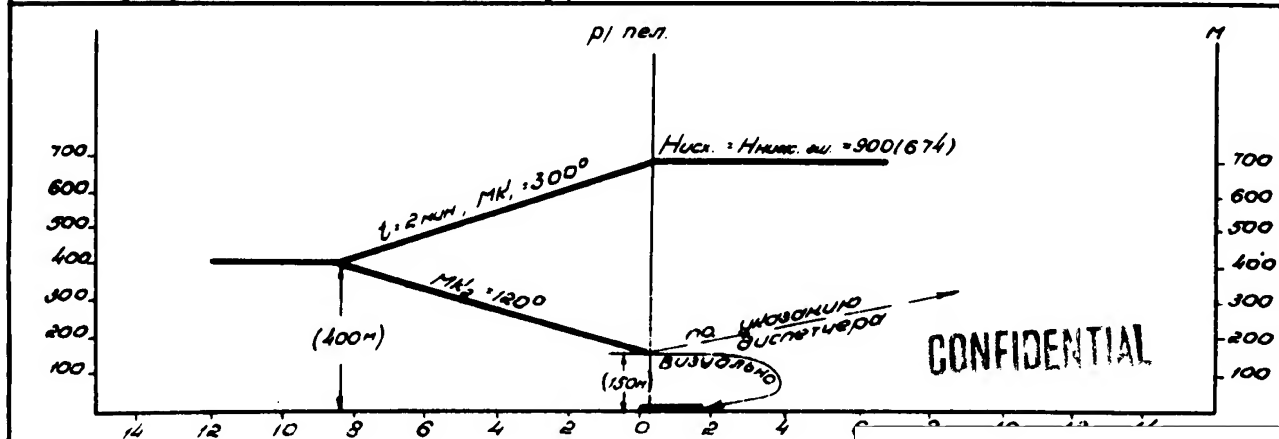
повышение над
ур. моря +226 м

AGA 7-3 25X1
20/03/60

МИНСК (Ловичо)



25X1

**CONFIDENTIAL**

Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м	150	300	
Горизонтальная видимость	1000	3000	

Аэрофлот С.Р.У 194.592 № 50124

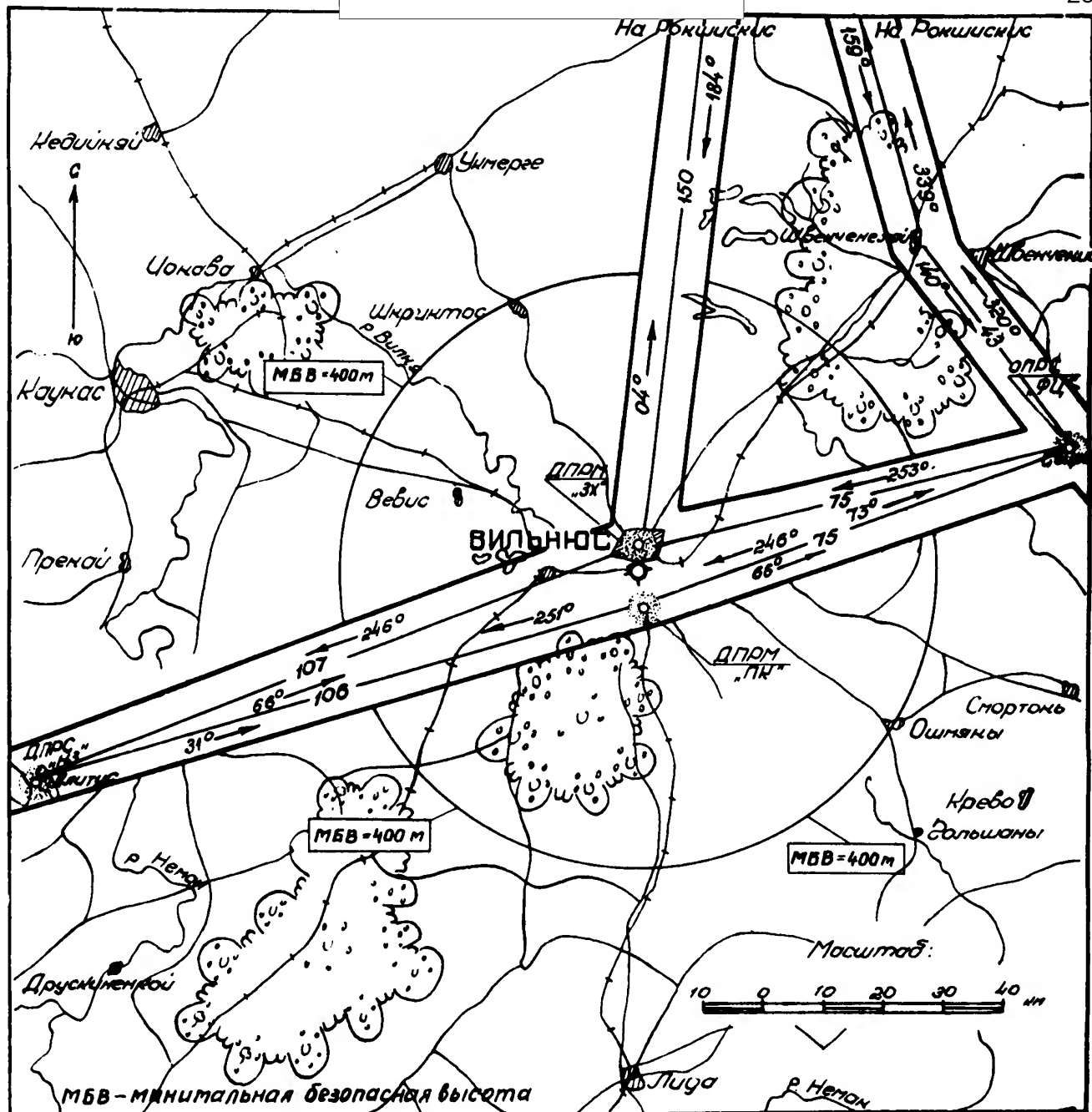
25X1

CONFIDENTIAL

AGA 8-1
20/03/60

ВИЛЬНЮС

25X1

Схема входа и выхода
и район АДС

CONFIDENTIAL

25X1

СВЕТЛОПЛОТ СЯУ 28.11.59 №59570

W-54°38'24" C
D-25°17'20" B

над ур. моря
+190 м

ВИЛЬНЮС

25X1



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

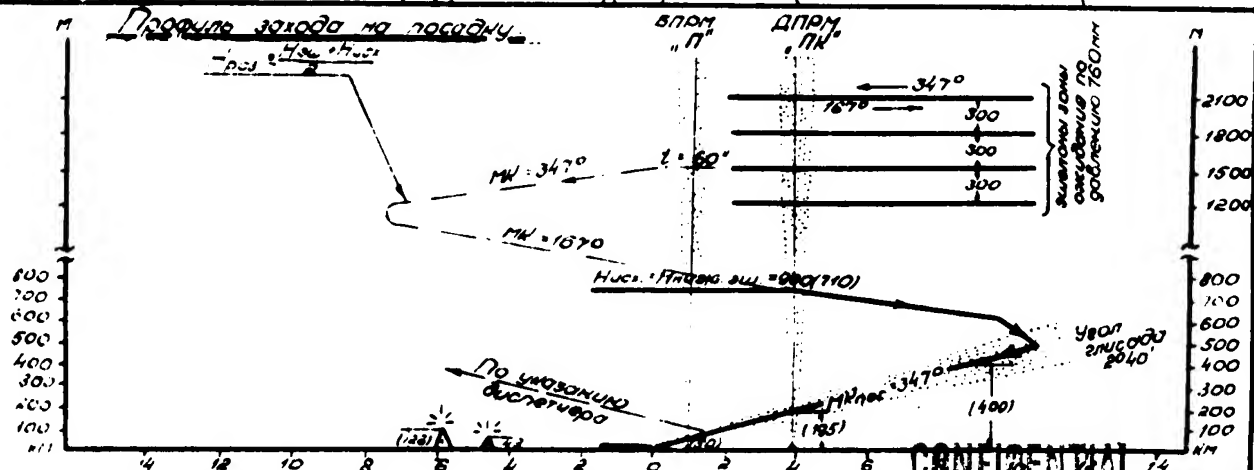
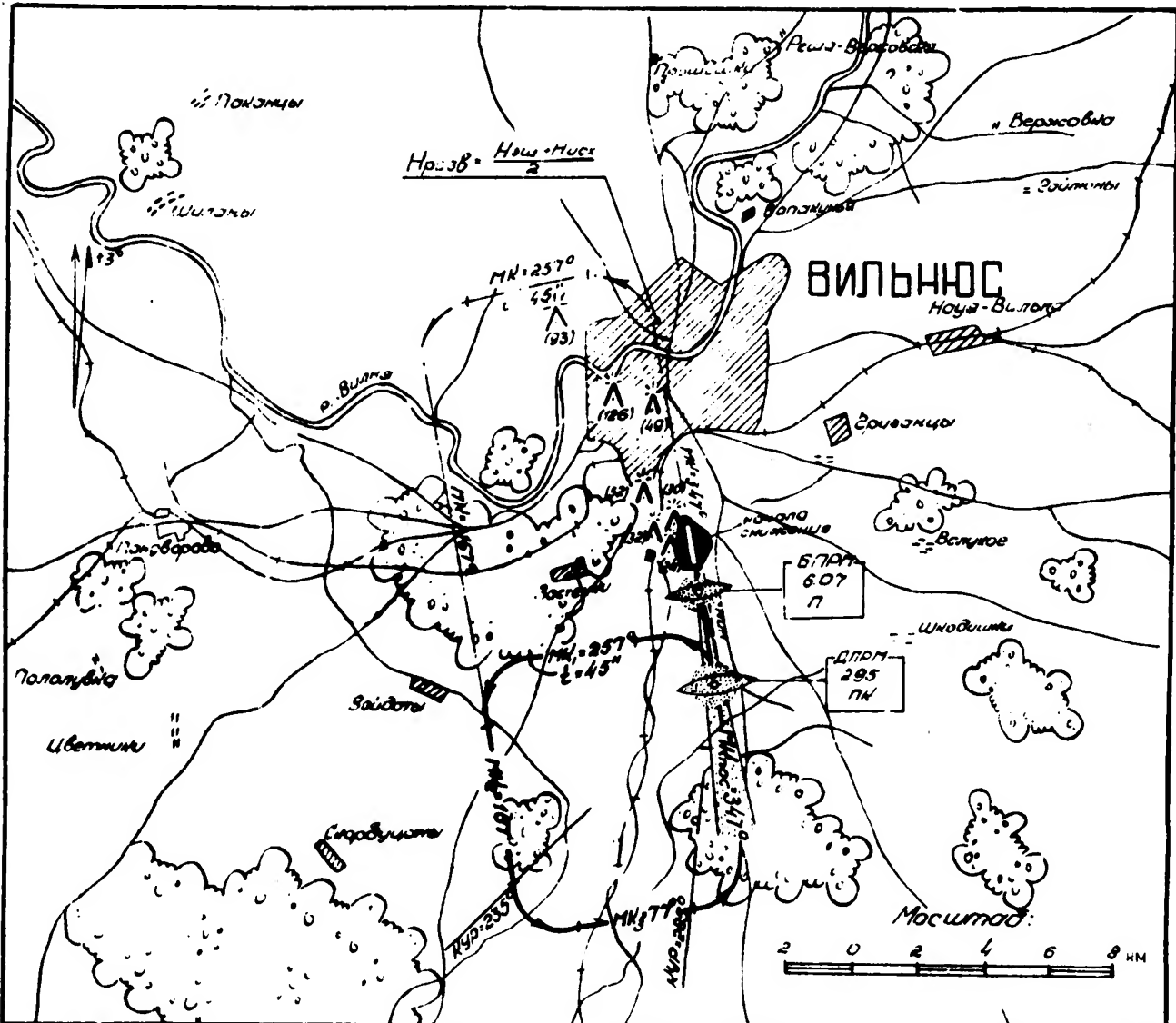
CONFIDENTIAL

25X1

Схема маневра
захода на посадку
по КГС и 2-й прив. ркт

Посадочный
МК - 347°

AGA 8-2
20/03/60
ВИЛЬНЮС



CONFIDENTIAL

25X1

Минимум погоды для посадки	Днем	Н. ночь	
Высота облаков в м			
Вертикальная видимость			

Аэропорт САН 4.4.59 №59101

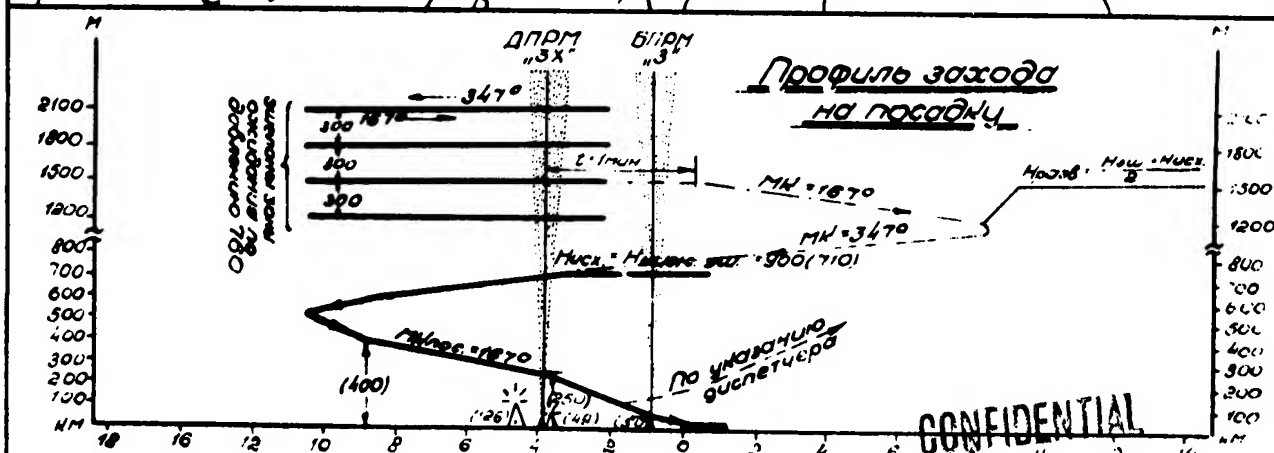
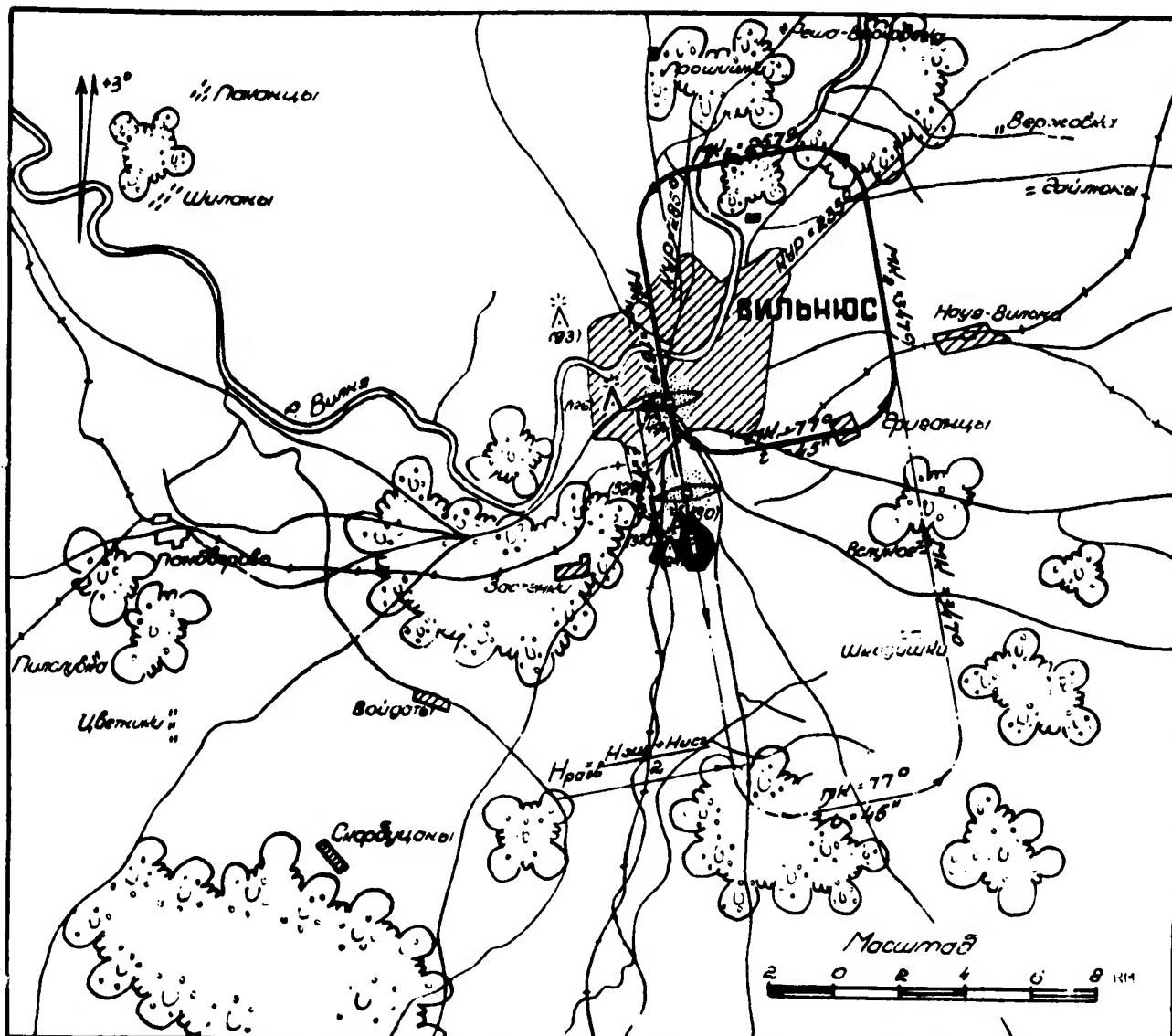
CONFIDENTIAL

Схема маневра захода
на посадку по 2-м
природным р/станциям

Позиционный
МК-167°

Превыше
над цр м
+190 м

ВИЛЬНЮС



CONFIDENTIAL

Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м		
Горизонтальная видимость в м		

Служба Аэронавигации СССР 10 4592 №59107

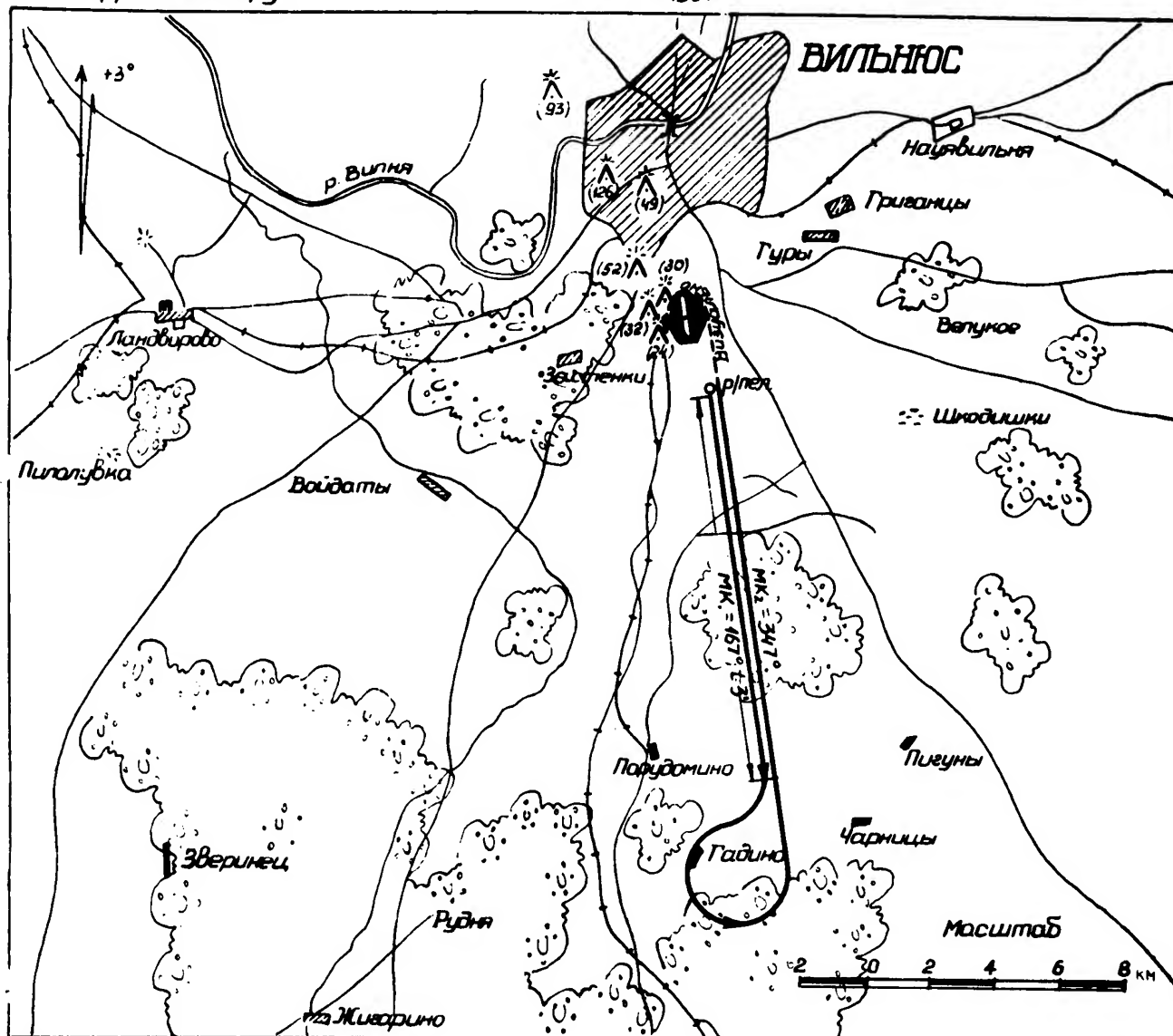
CONFIDENTIAL

AGA 8-3
20/03/60

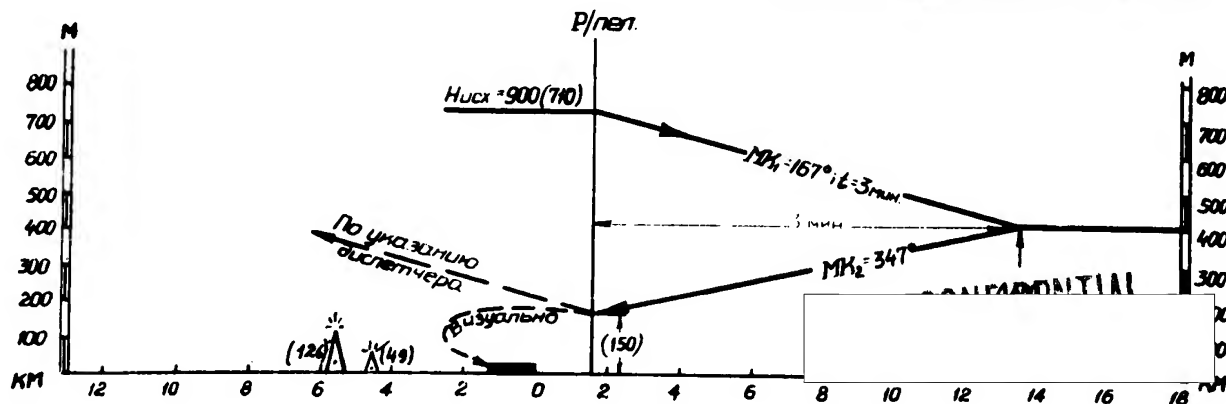
25X1

Схема маневра
продвижения облаков
по КВ р/пеленгаторуУглубление
над ур. моря
+190 м

ВИЛЬНЮС



Профиль продвижения облаков



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м	150	2000	
Горизонтальная видимость	1000	2000	

Аэрофлот САН 10.4.59 г. № 59106

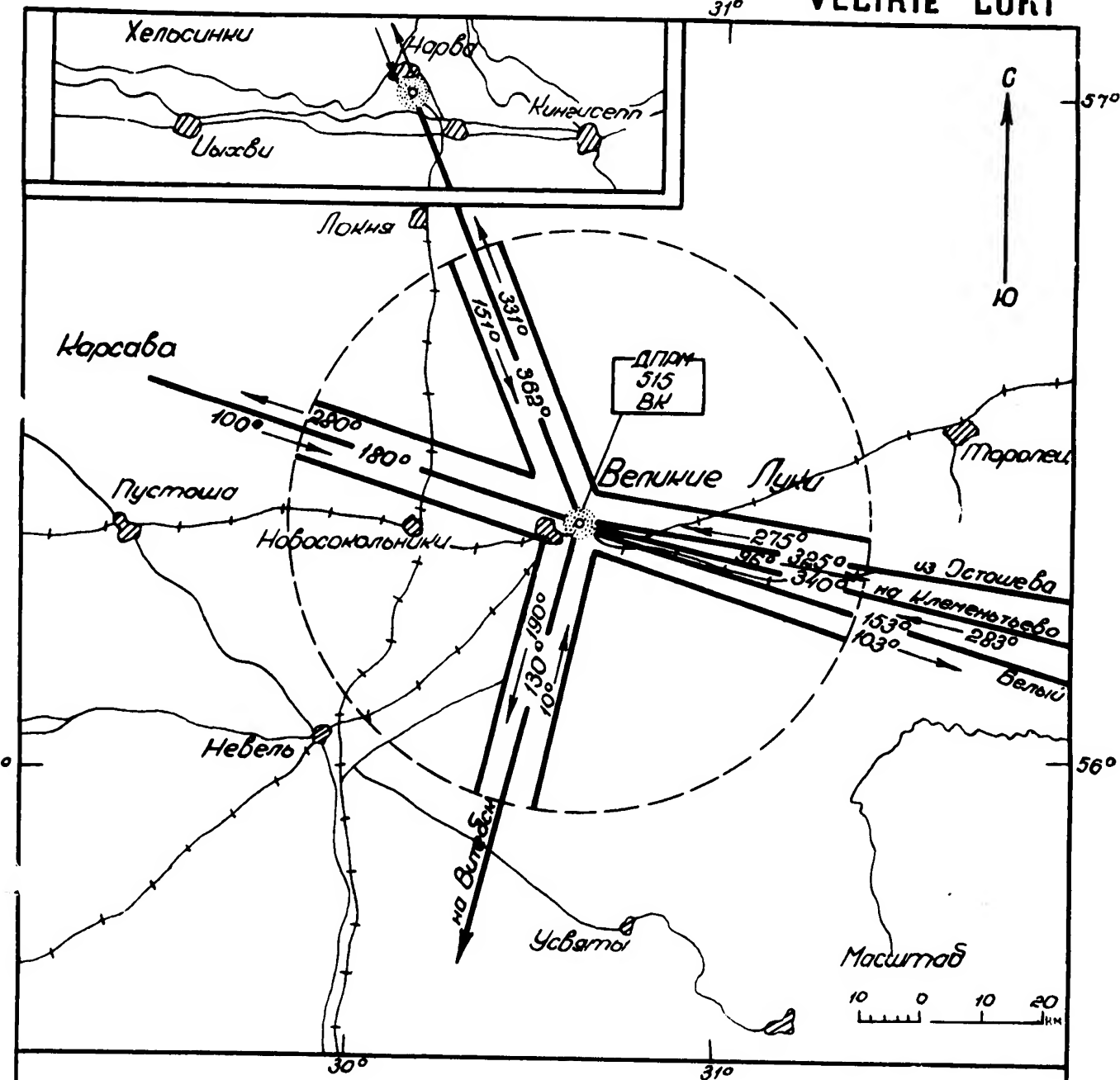
CONFIDENTIAL

25X1

Схема входа и
выхода в АДС.

AGA 9-1
20/03/60

ВЕЛИКИЕ ЛУКИ
VELIKIE LUKI



CONFIDENTIAL

25X1

Аэрофлот САН 13.7.59 №59218

CONFIDENTIAL

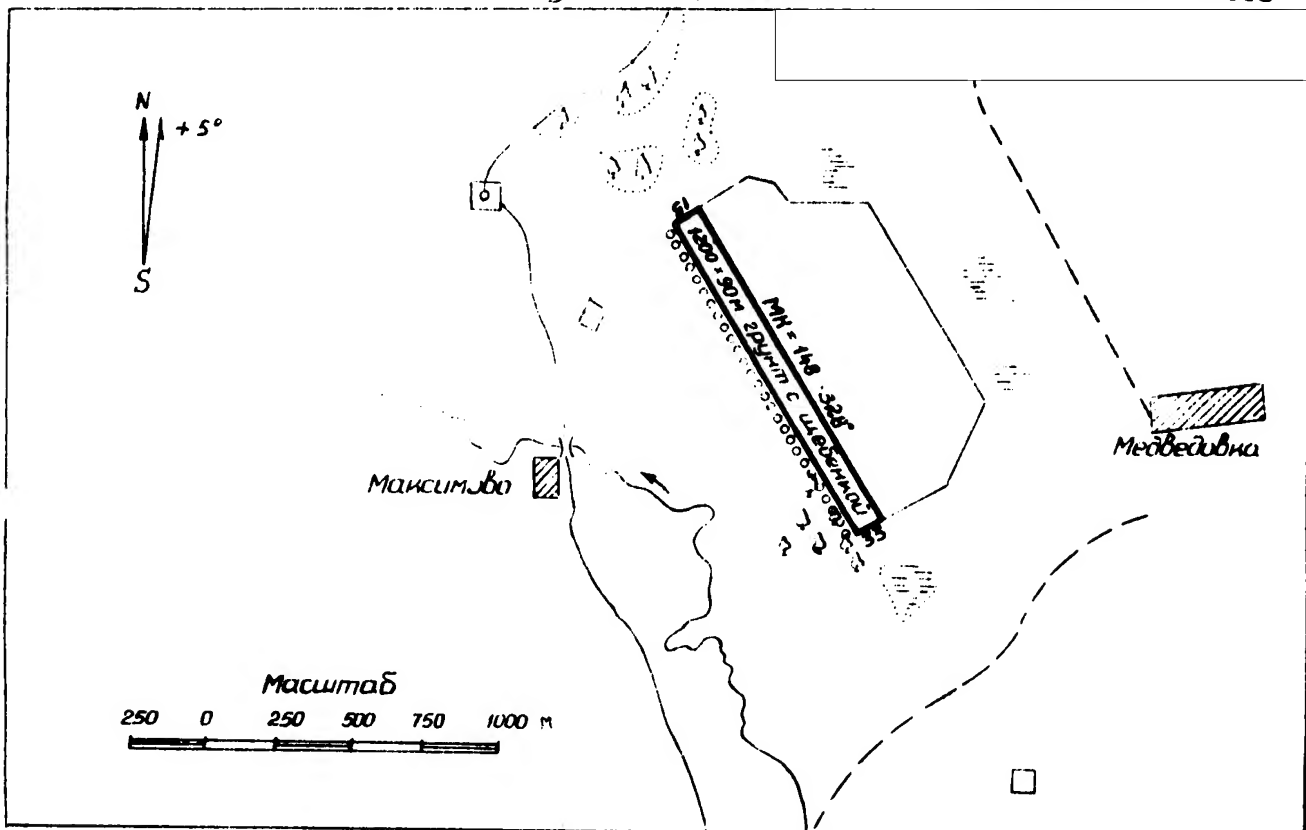
25X1

КРОКИ

Широта 56°
Долгота 30°33'В
Привышение над уровнем моря 100 м

ВЕЛИКИЕ ЛУКИ
VELIKIJE LUKI

25X1



25X1

СССР

CONFIDENTIAL

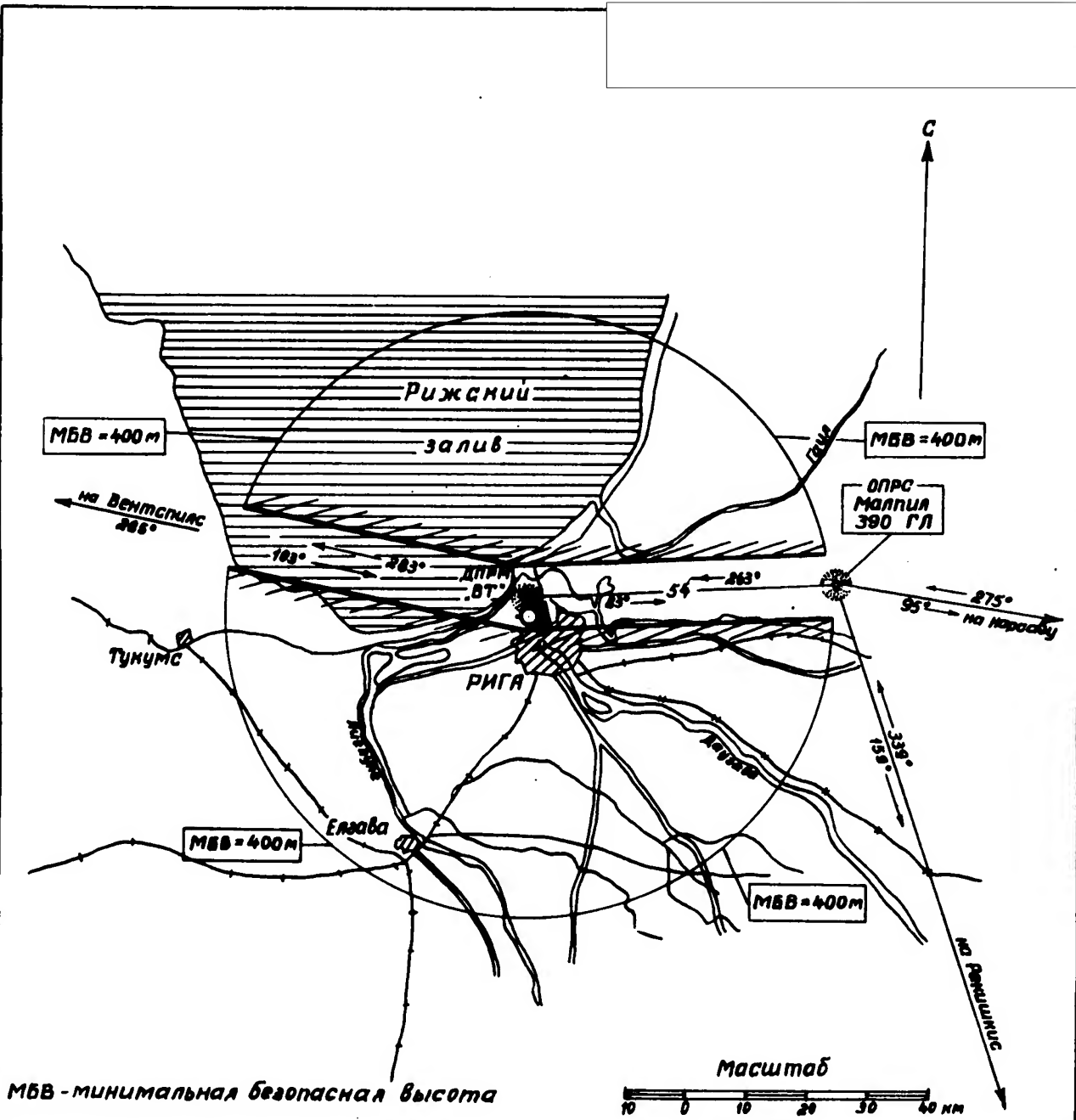
Схема входа и выхода
в район АДС

АГА 10-1
20/03/60

РИГА | Центральный |

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

СССР

Аэрофлот СЛМ 14.12.1959 г. № 59617

CONFIDENTIAL

25X1

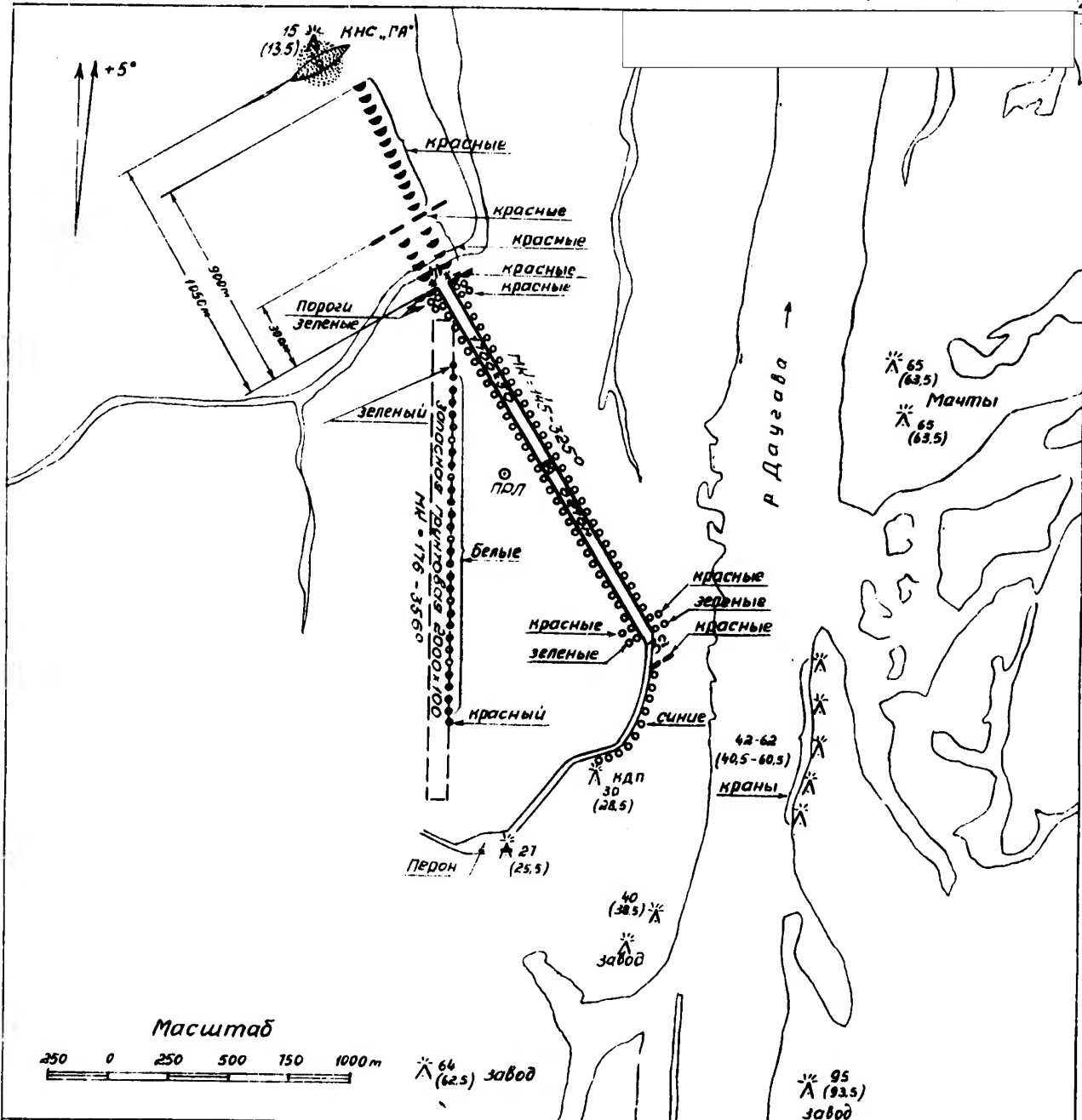
КРОКН

Ш 56°59'30" С
Д 24°03'30" В

Пребышение над
уровнем моря + 1.5 м

РИГА
/Центральный/

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

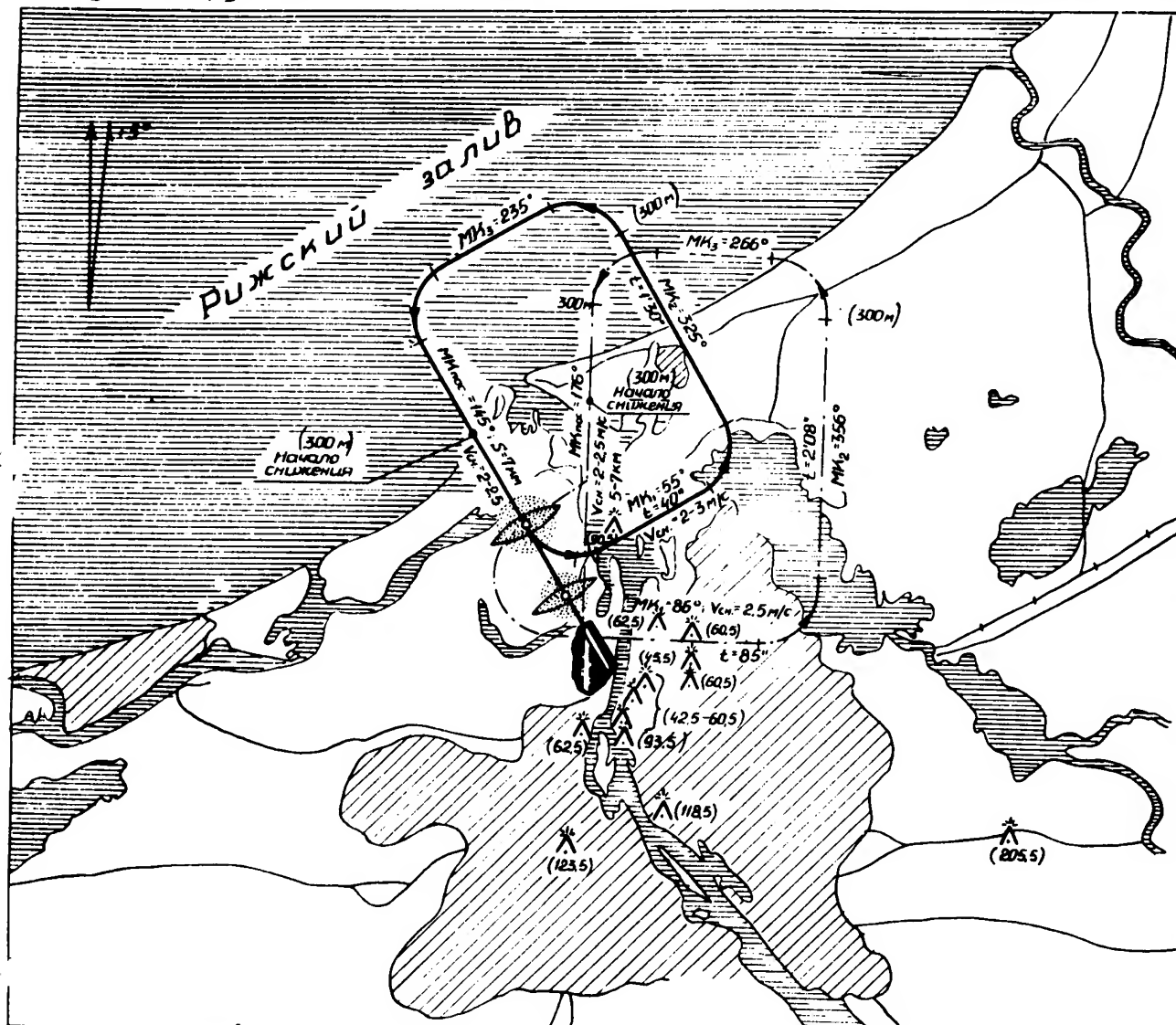
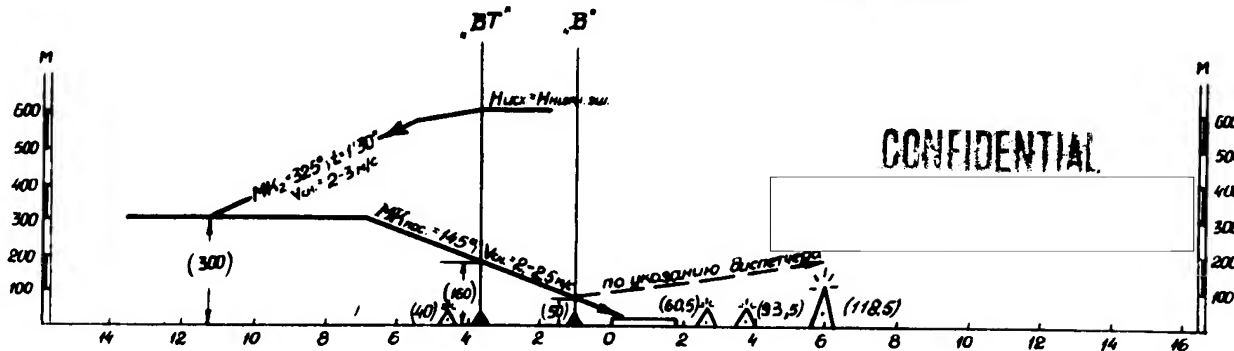
0081 Аэрофлот СЛМ 29.7.59г №59263

CONFIDENTIALAGA 10-2
20/03/60

25X1

Схема маневра захода
на посадку по посадоч-
ному такаторуПосадочные
МК: 145° и 176°Превышение над
уровнем моря
+1,5 м

РИГА (Центральный)

Профиль захода
с МК пос. = 145°**CONFIDENTIAL**

25X1

Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м		
Горизонтальная видимость		

Аэропорт САН 17.4.59 г. № 5911

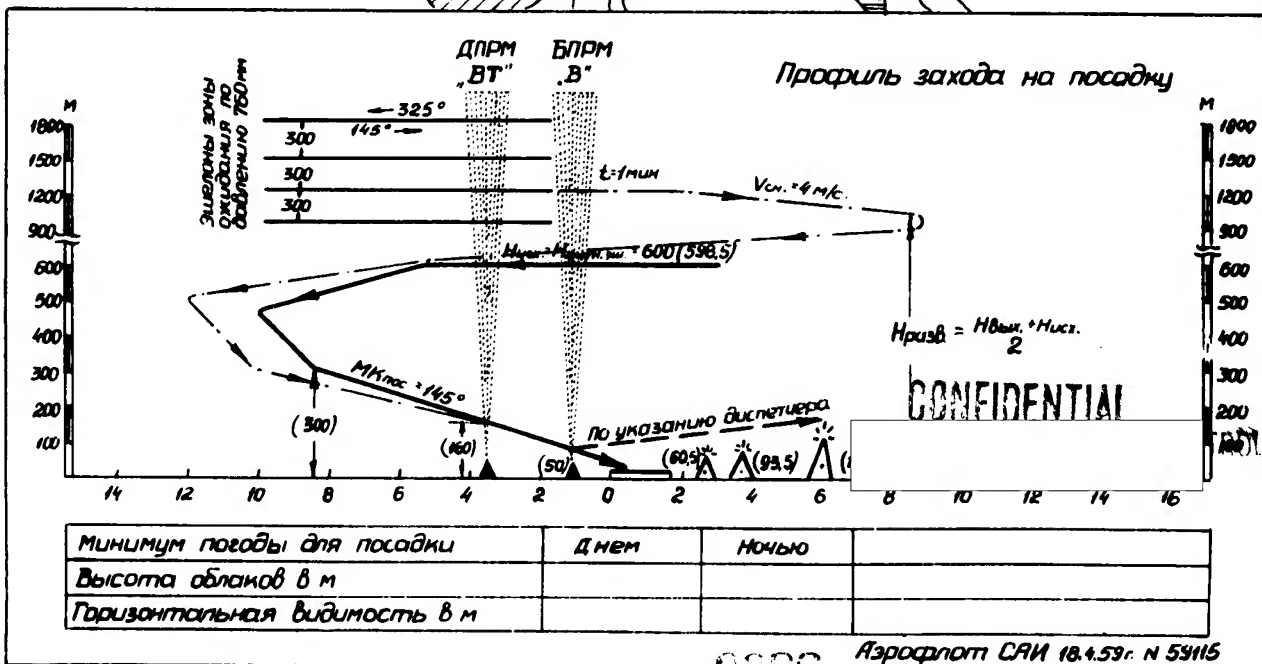
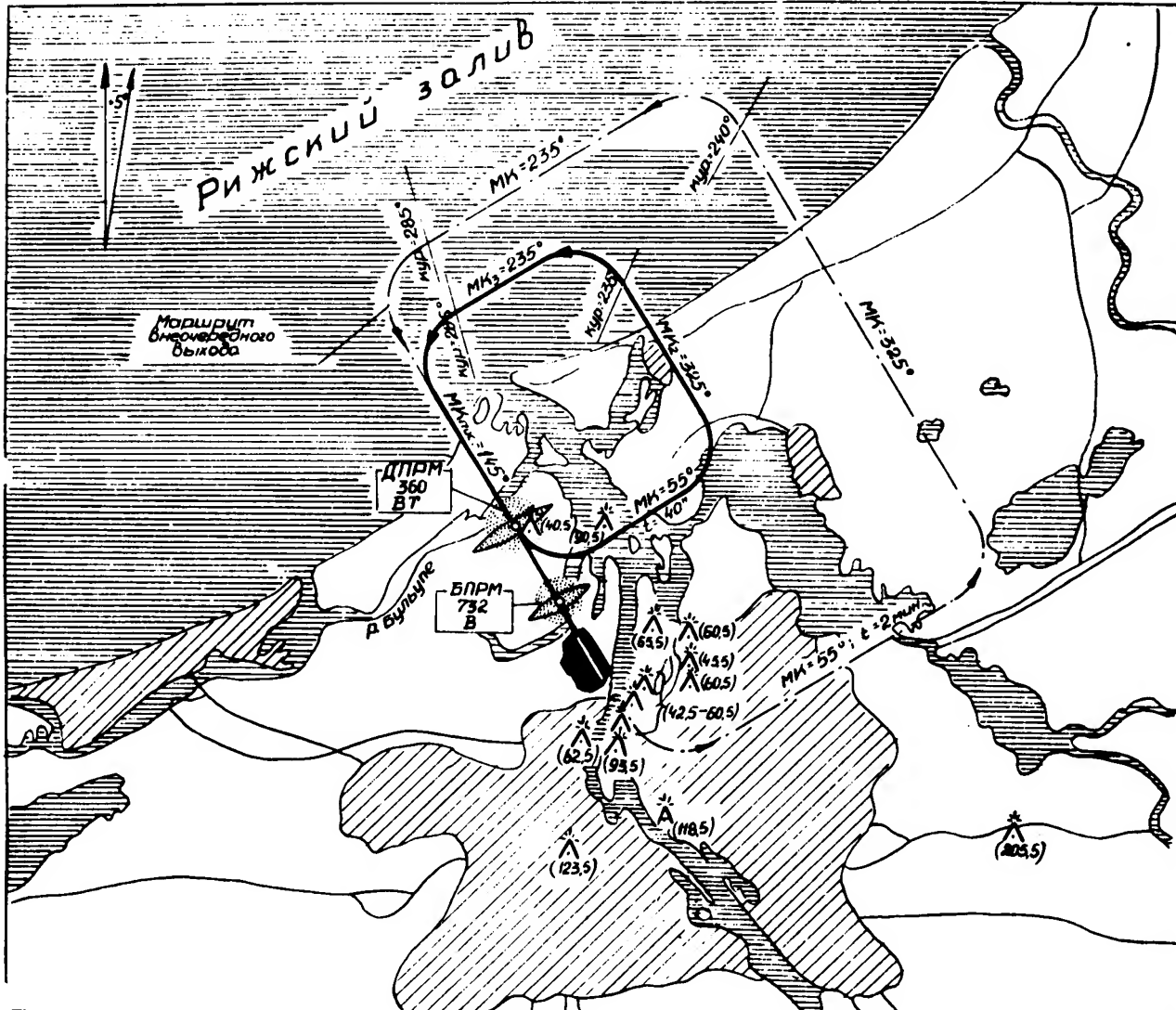
CONFIDENTIAL

Схема маневра захода
на посадку по Р-М
привидным радио-
станциям

Посадочный
МК = 145°

Пребывание
над уровнем моря
1,5 м

РИГА
(Центральный)



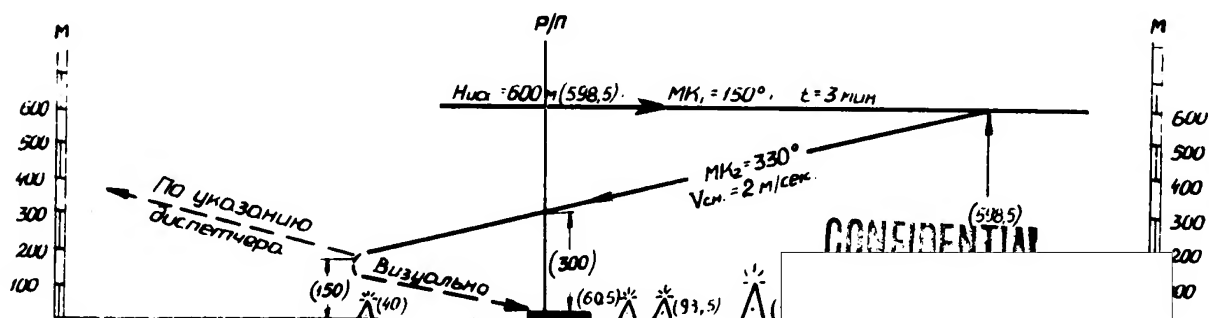
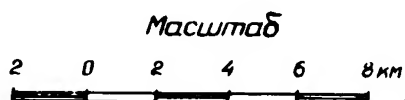
25X1

AGA 10-3
20/03/60

Схема маневра
пробивания облаков
по КВ р/пеленгатору

превышение
над ур. моря
+ 1.5 м

РИГА (Центральный)



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м	150	300
Горизонтальная видимость	1500	3000

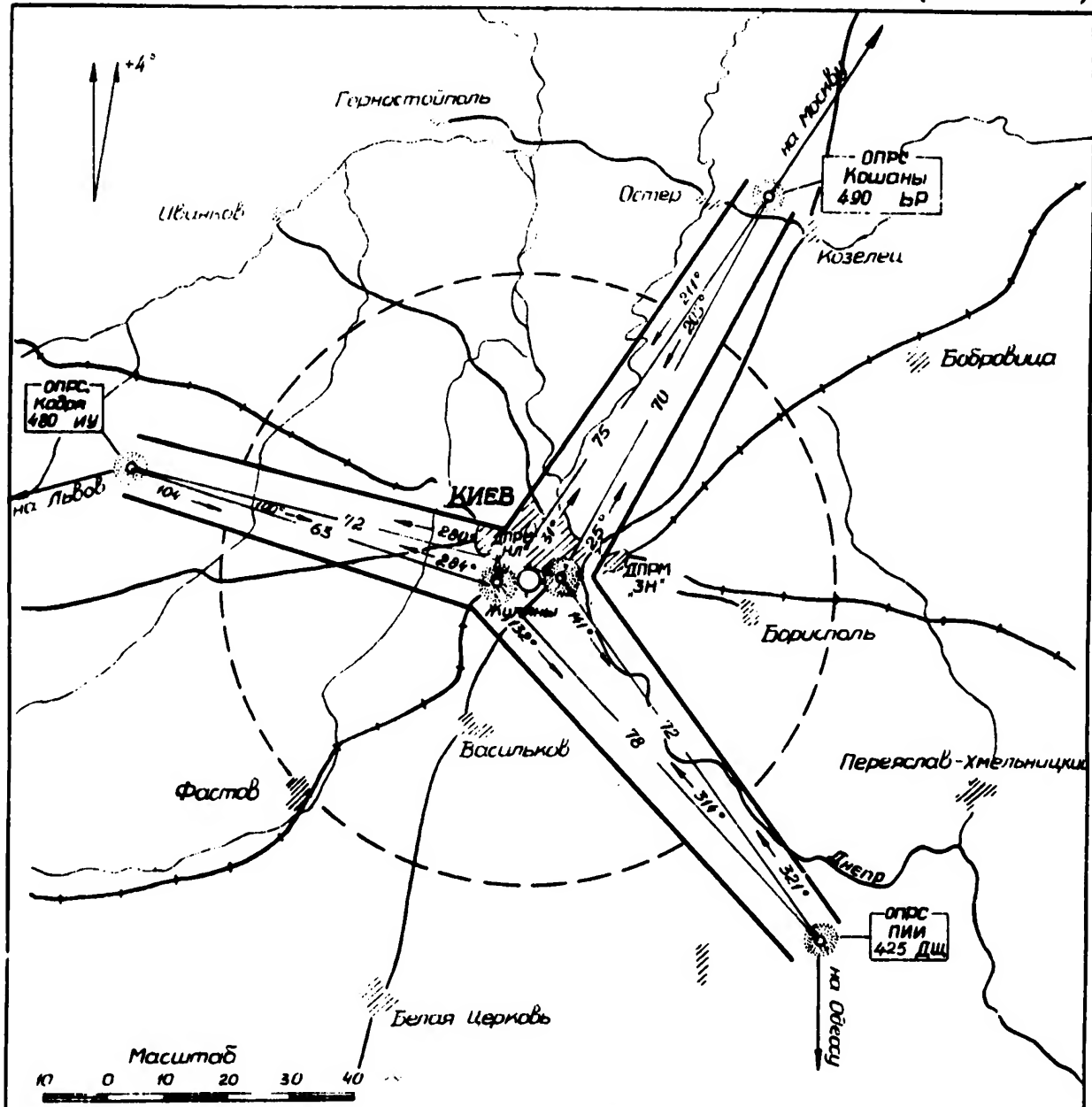
Аэрофлот СМН 114.59г. N 59108

0000

CONFIDENTIAL

Схема выхода и
входа в район АДС

КИЕВ (ЖУЛЯНЫ)

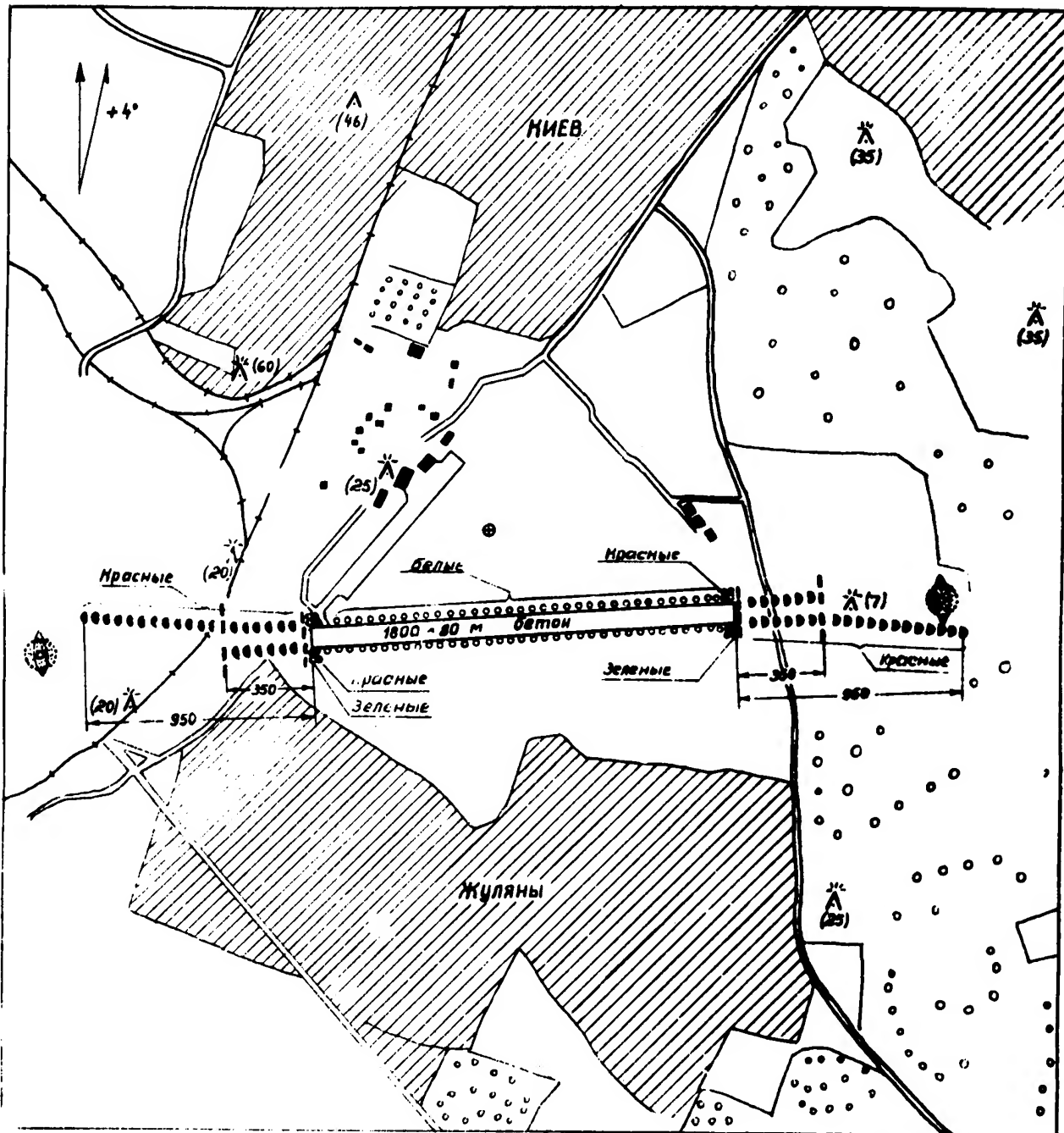


CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

КРОКИ

Ш. 50°24' 24" С
Д. 30°26' 39" В.Преышение над
ур. моря + 175 м.КИЕВ
/жуляны/

CONFIDENTIAL

25X1

0000

Нарисовано САИ 1 11 1954 г. 1/1/14

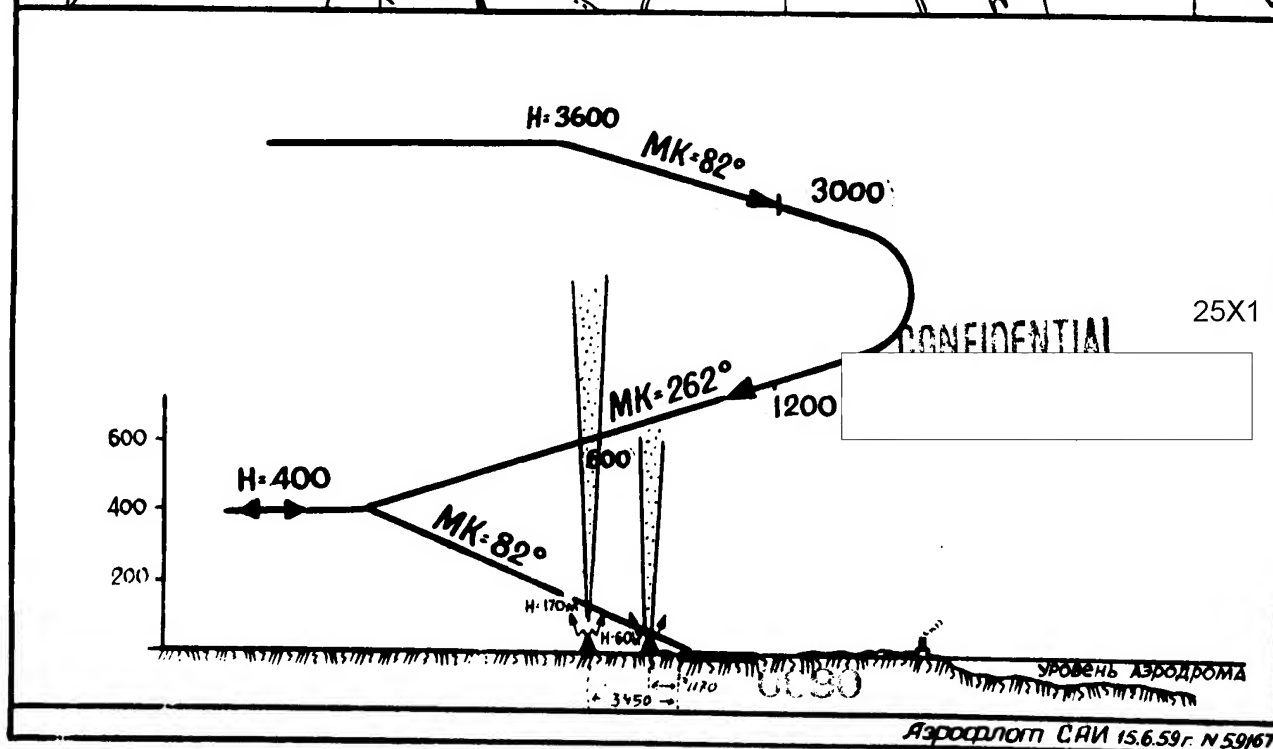
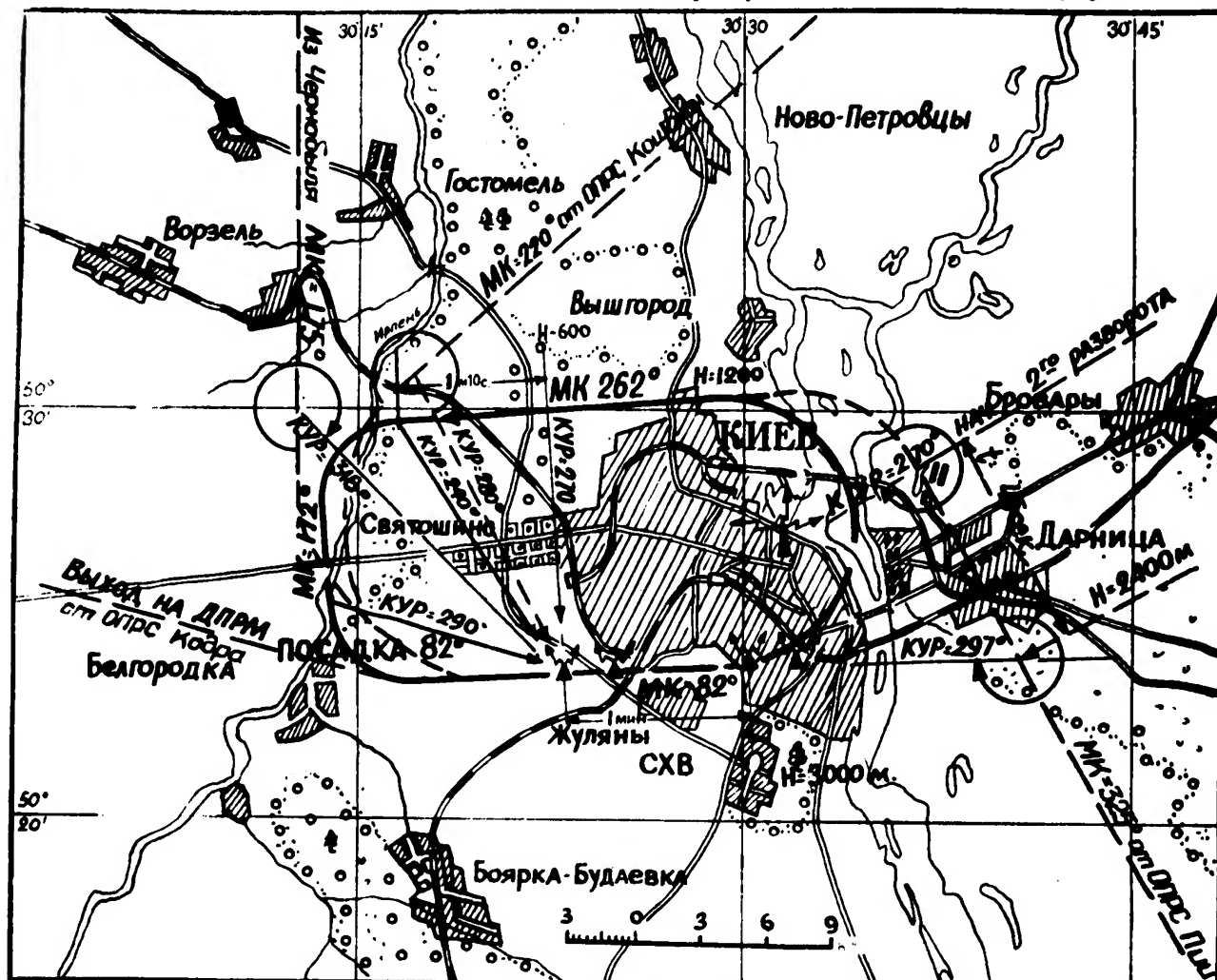
CONFIDENTIAL

25X1

СХЕМА снижения и
захода на посадку самолетов
с ТРД и ТВД

Магнитный курс посадки
82°
Высота аэродрома 175 м.

AGA 11-2
20/03/60
КИЕВ
[Жуляны]



Аэропорт САИ 15.6.59г. N 59/67

CONFIDENTIAL

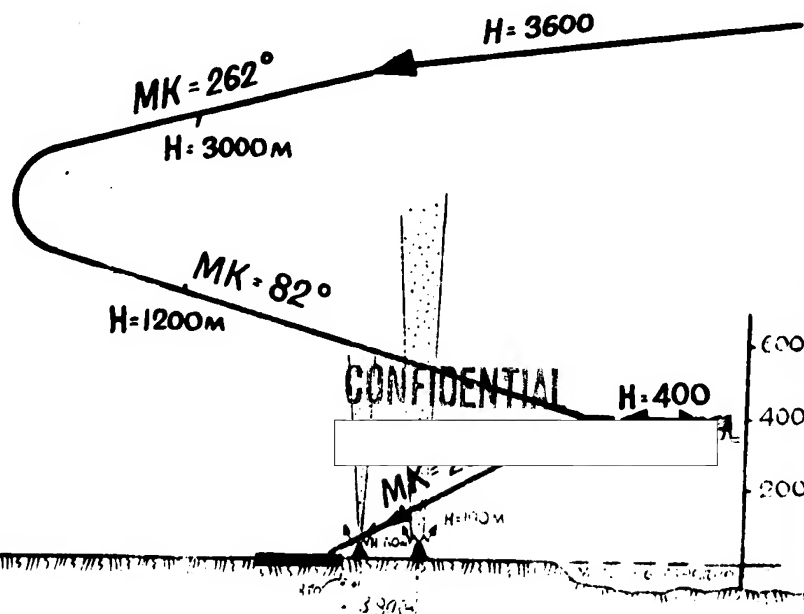
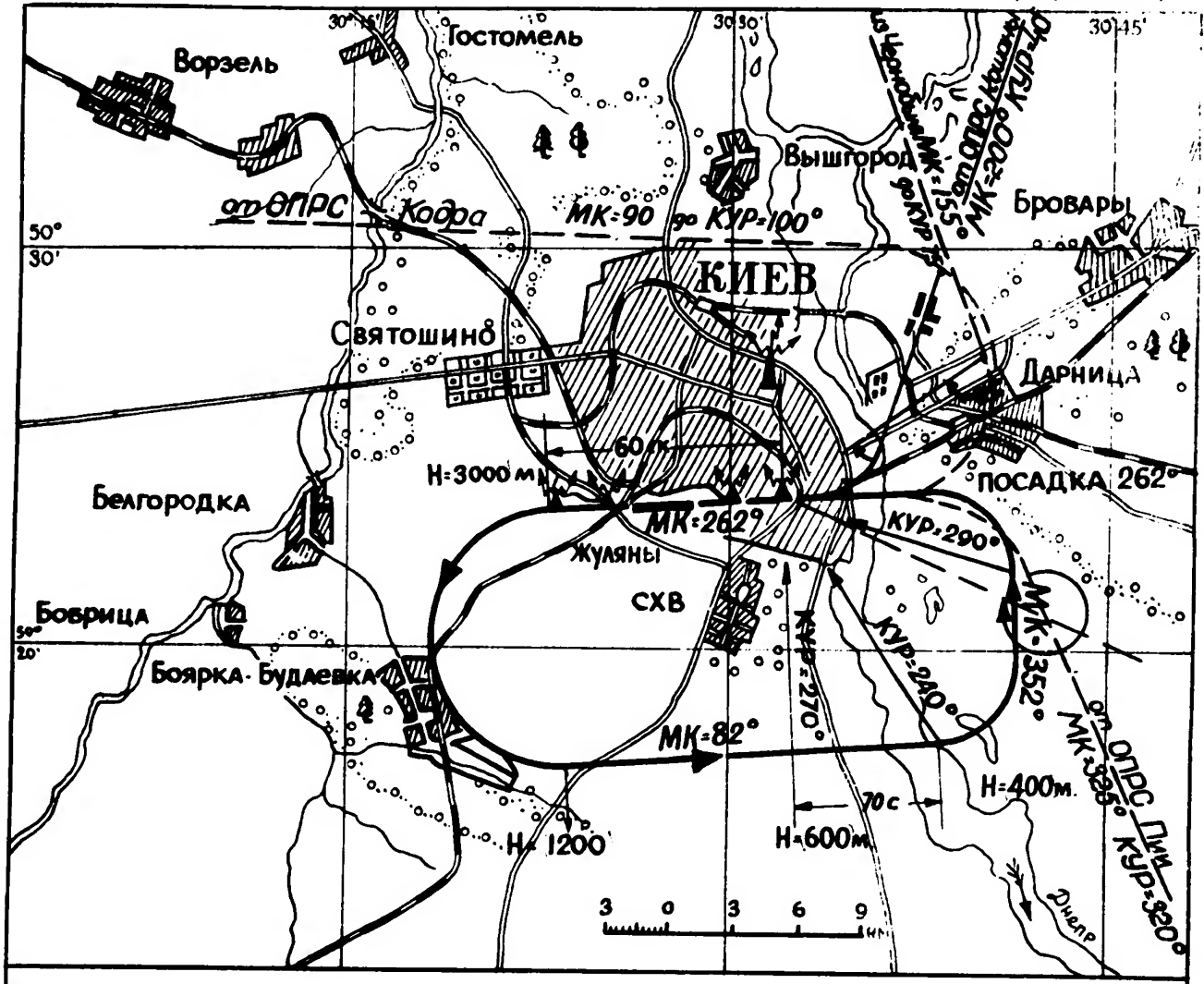
25X1

схема снижения и
захода на посадку самолетов
с ТРД и ТВД

Магнитный курс посадки
262°
Высота аэродрома 175 м.

КИЕВ
(Жуляны)

25X1



25X1

CONFIDENTIAL

AGA 11-3 25X1

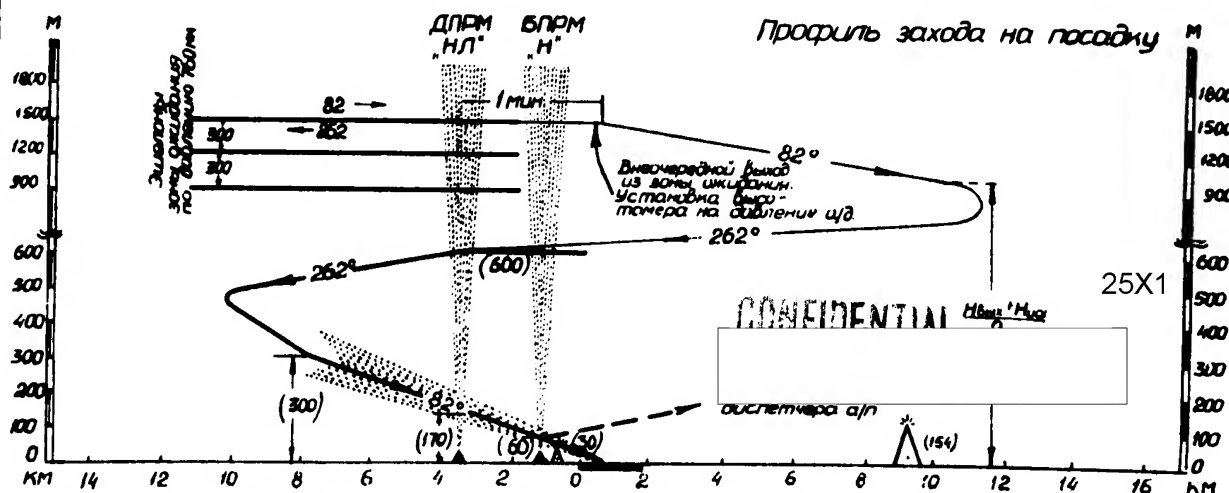
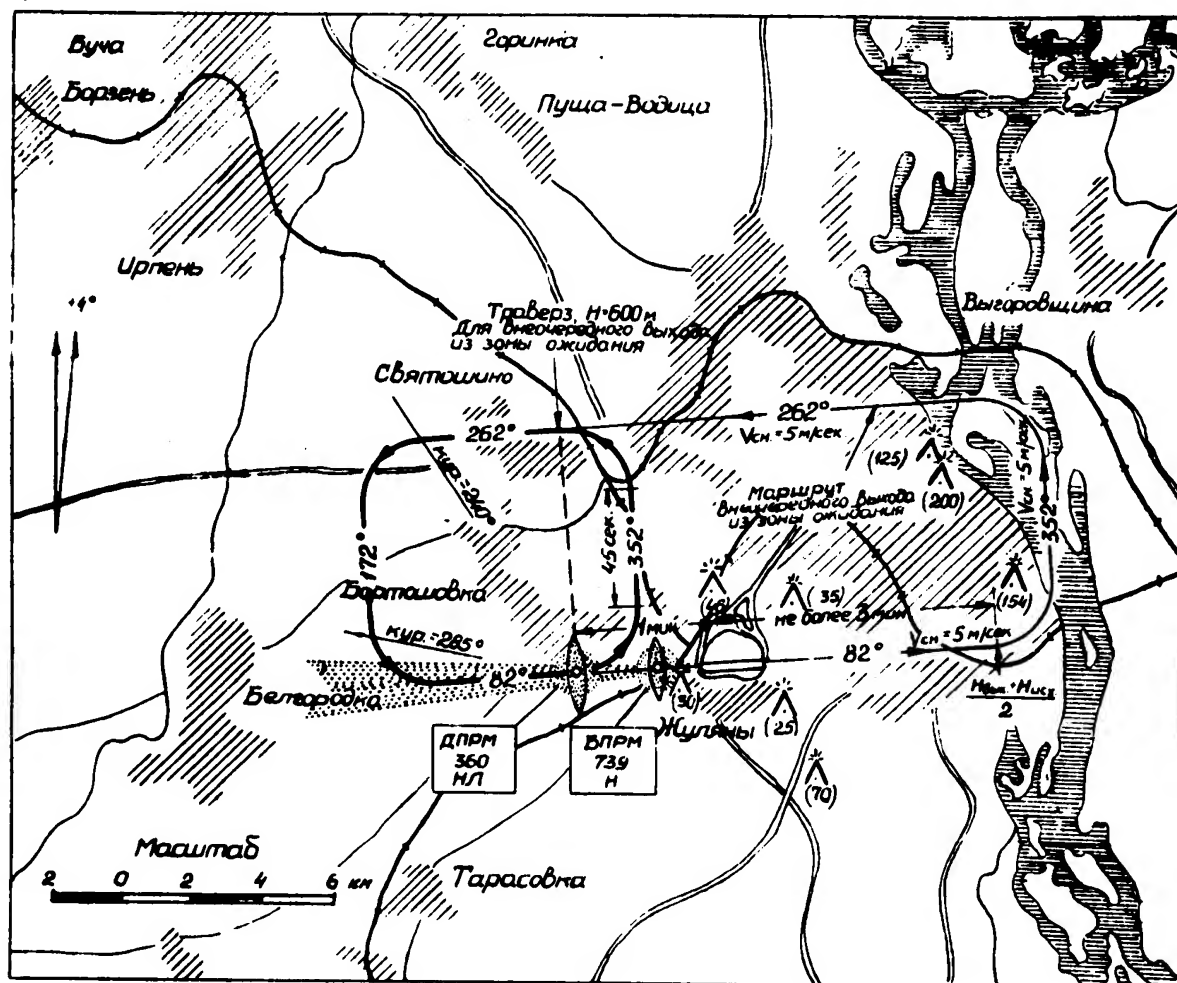
20/03/60

КИЕВ 25X1
KIEV

Схема прощивания облаков и
захода на посадку по двум
пригодным радиостанциям
и КСР

Посадочный
МК = 82°

Прелышение над
уровнем моря
• 175 м



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот СМ 10.6.59 г. № 59165

CONFIDENTIAL

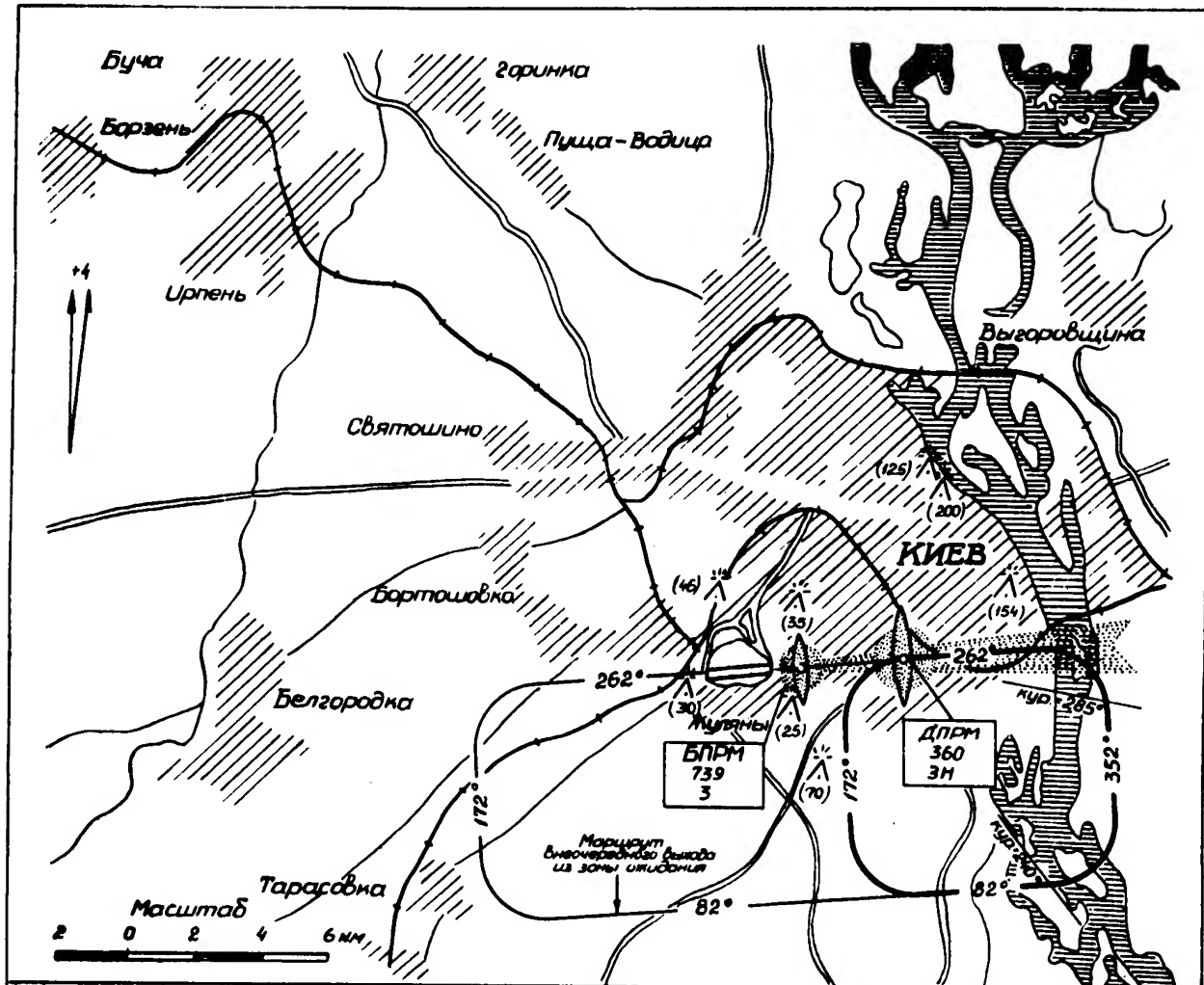
25X1

Схема пролётания облаков
и захода на посадку по 2-м
приводным радиостанциям

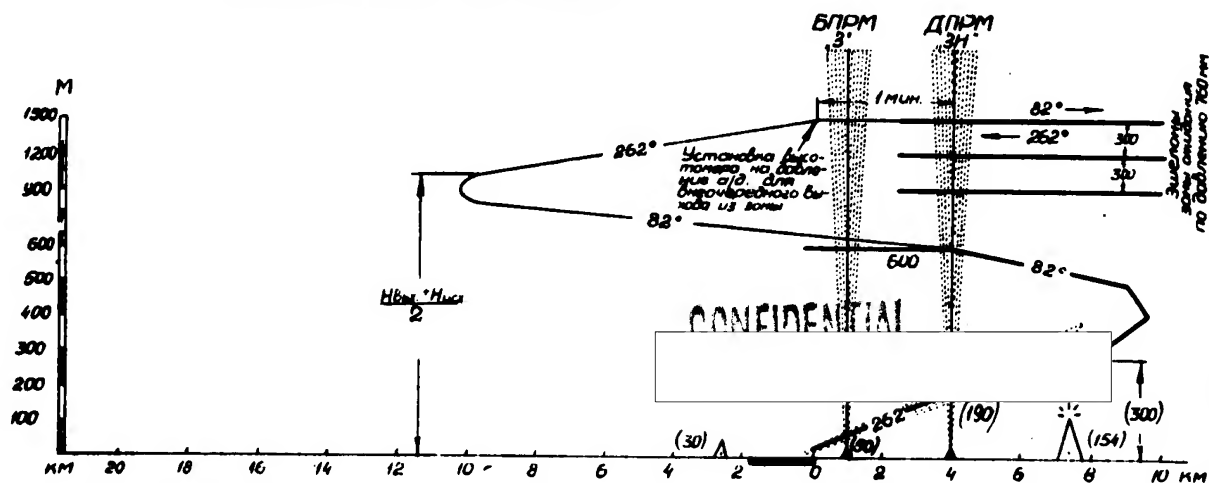
Посадочный
МК = 262°

Превышение над
уровнем моря = 175 м

КИЕВ (ЖУЛЯНЫ)



Профиль захода на посадку



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САН 20.6.59г N 59204

25X1

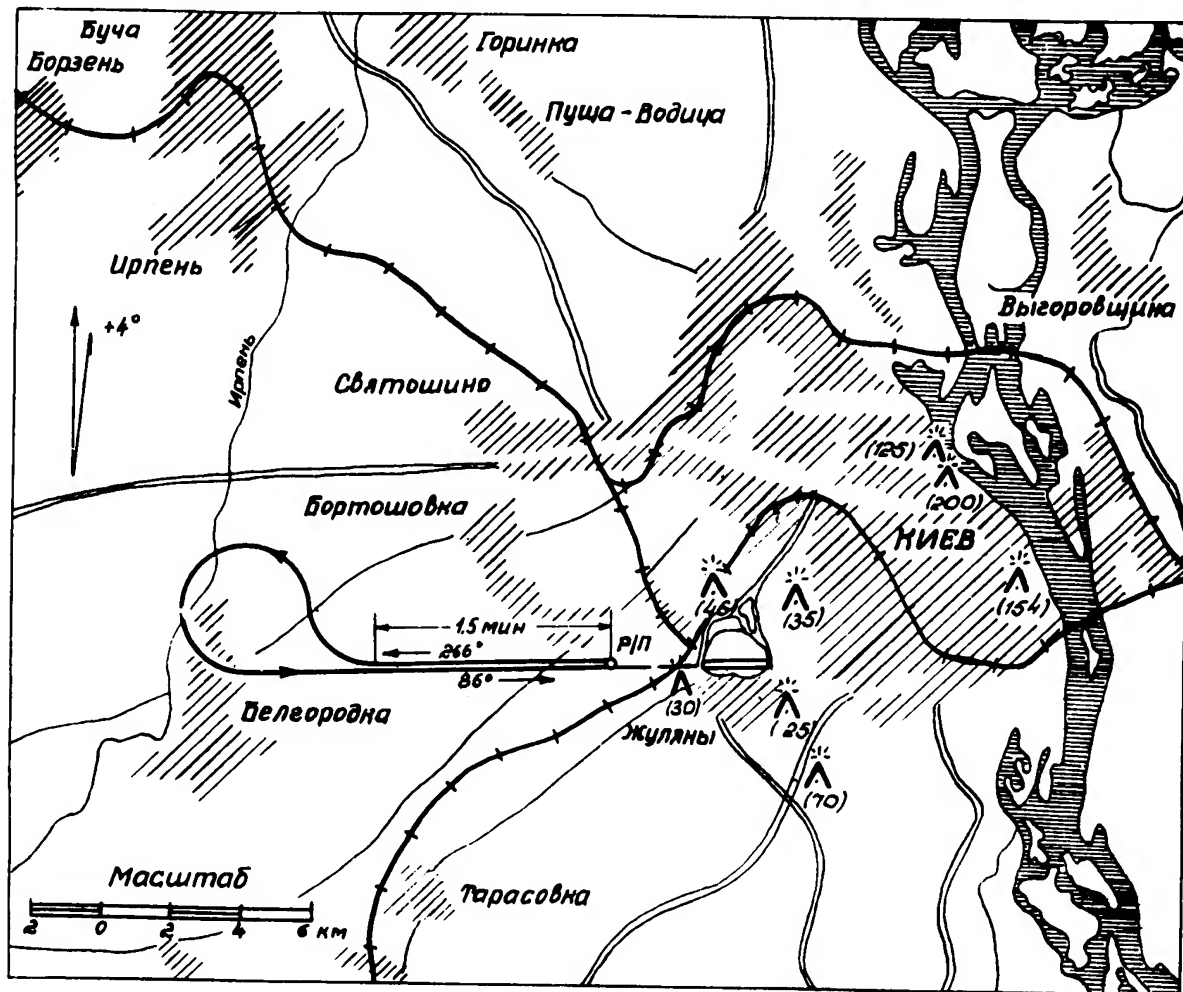
CONFIDENTIAL

AGA 11-4
20/05/60

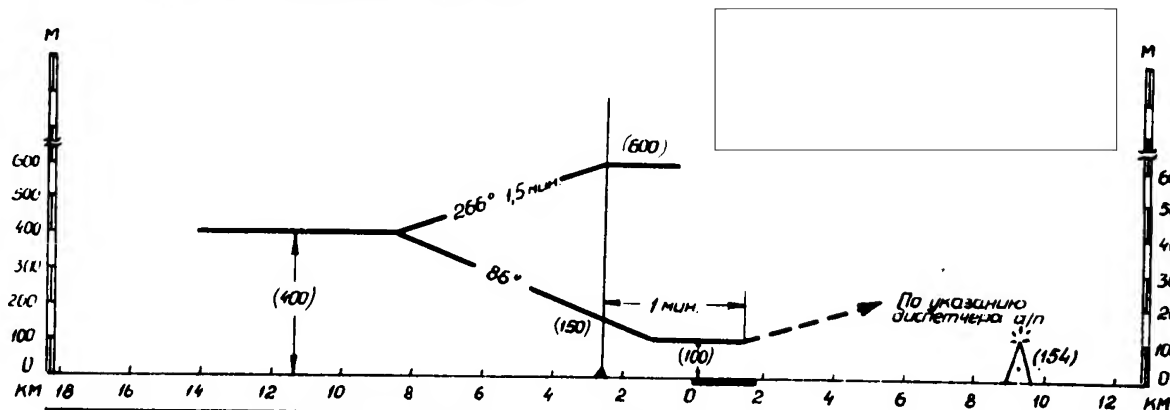
25X1

Схема пробивания облаков
по радиопеленгаторуПревыша
уровнем моря
+175 м

КИЕВ (ЖУЛЯНЫ)



Профиль пробивания облаков



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков	100 м	100 м
Горизонтальная видимость	1000 м	1500 м

Аэрофлот САН 6.10.1959 г. №59422

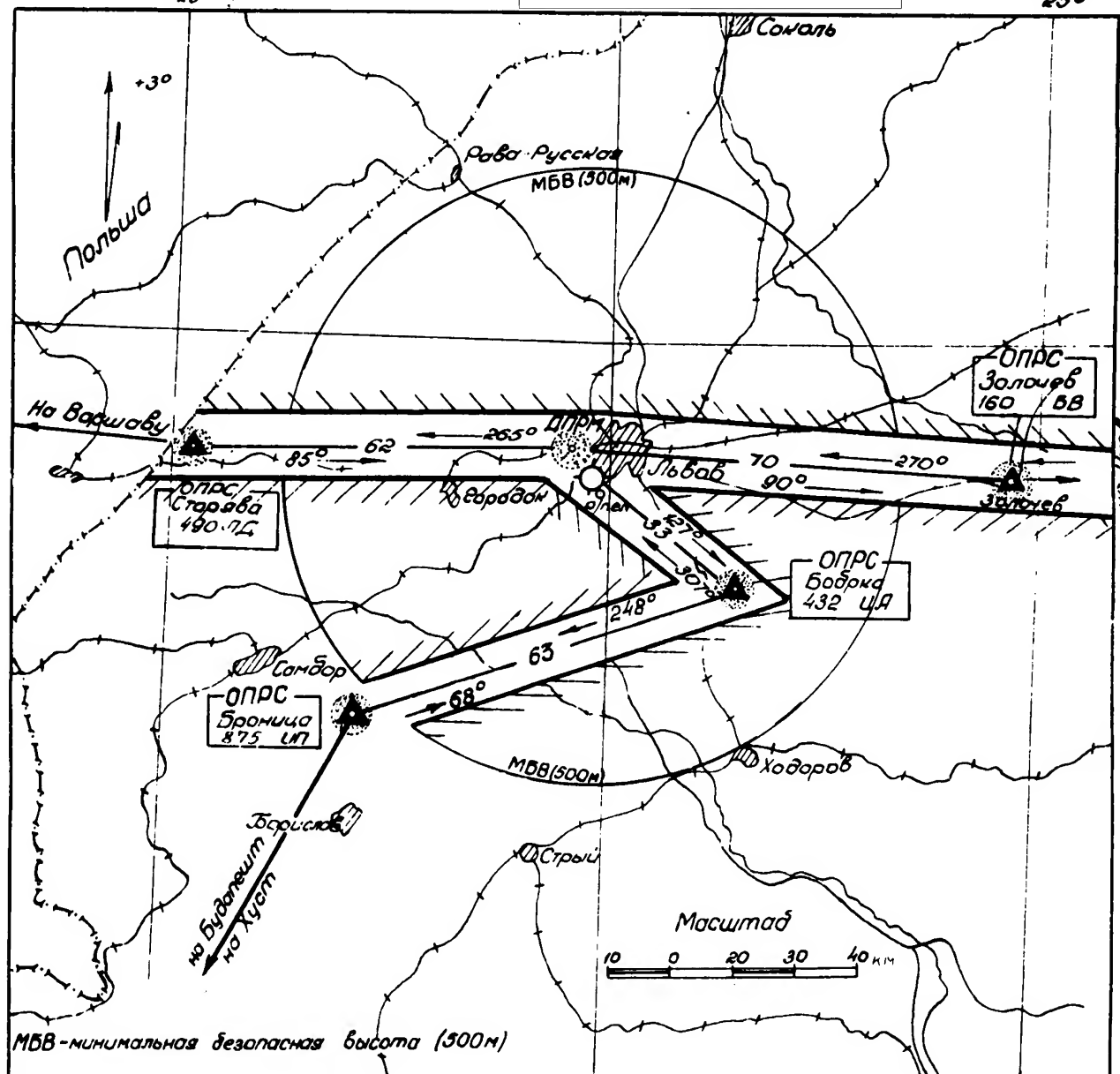
СССР

25X1

CONFIDENTIAL

AGA 12-1
20/03/60Львов
250

25X1

Схема входа и выхода в
район АДС

CONFIDENTIAL

25X1

Аэрофлот САС 14.03.60 №60135

0005

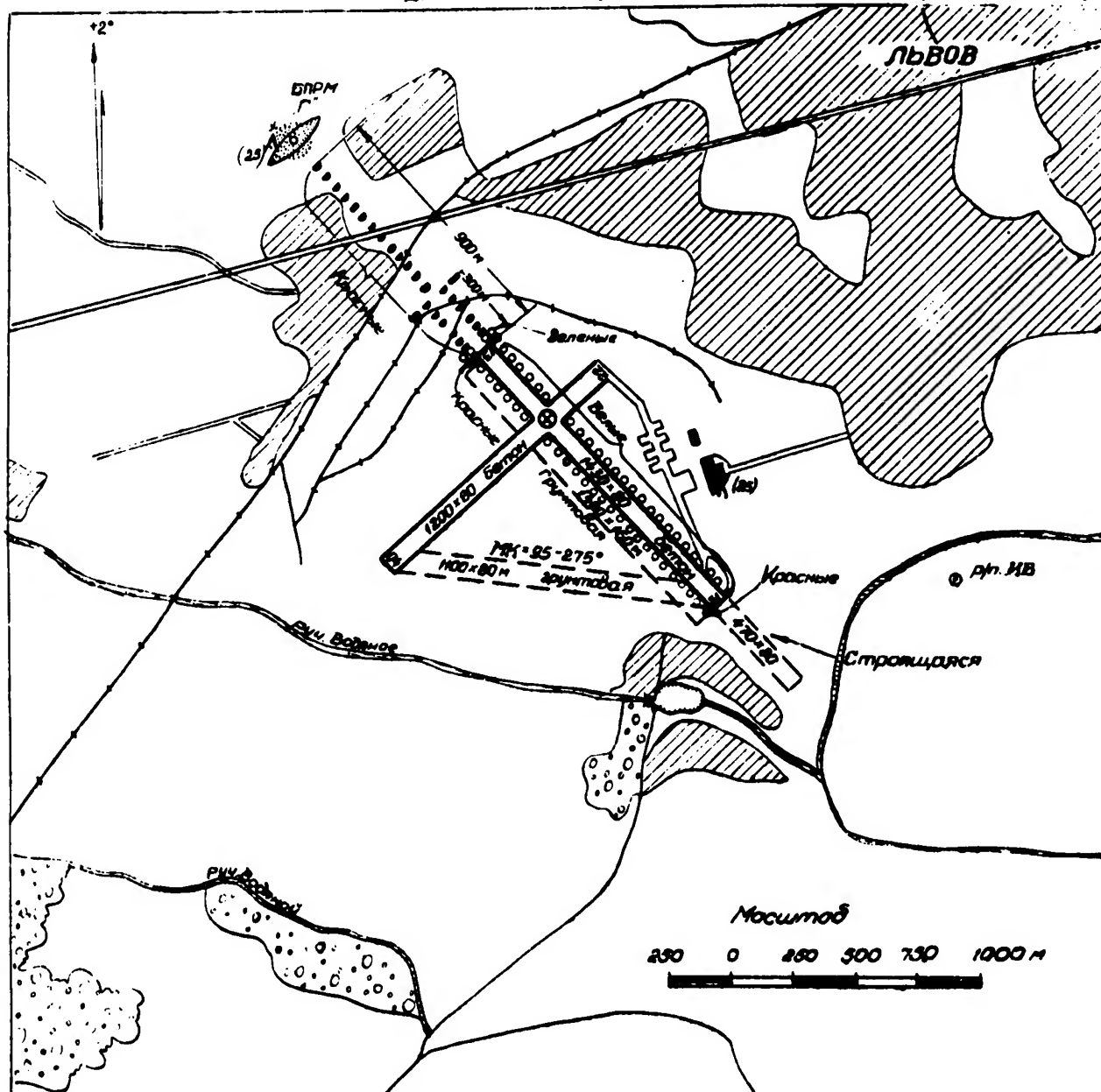
CONFIDENTIAL

25X1

Кроки

Ш. 49°49'05"
Д. 23°38'56"Гребень мост
ур. моря +323 м

ЛЬВОВ /СКНИТУВ/



CONFIDENTIAL

25X1

Аэрофотом СМН 22.5.59г. N 53459

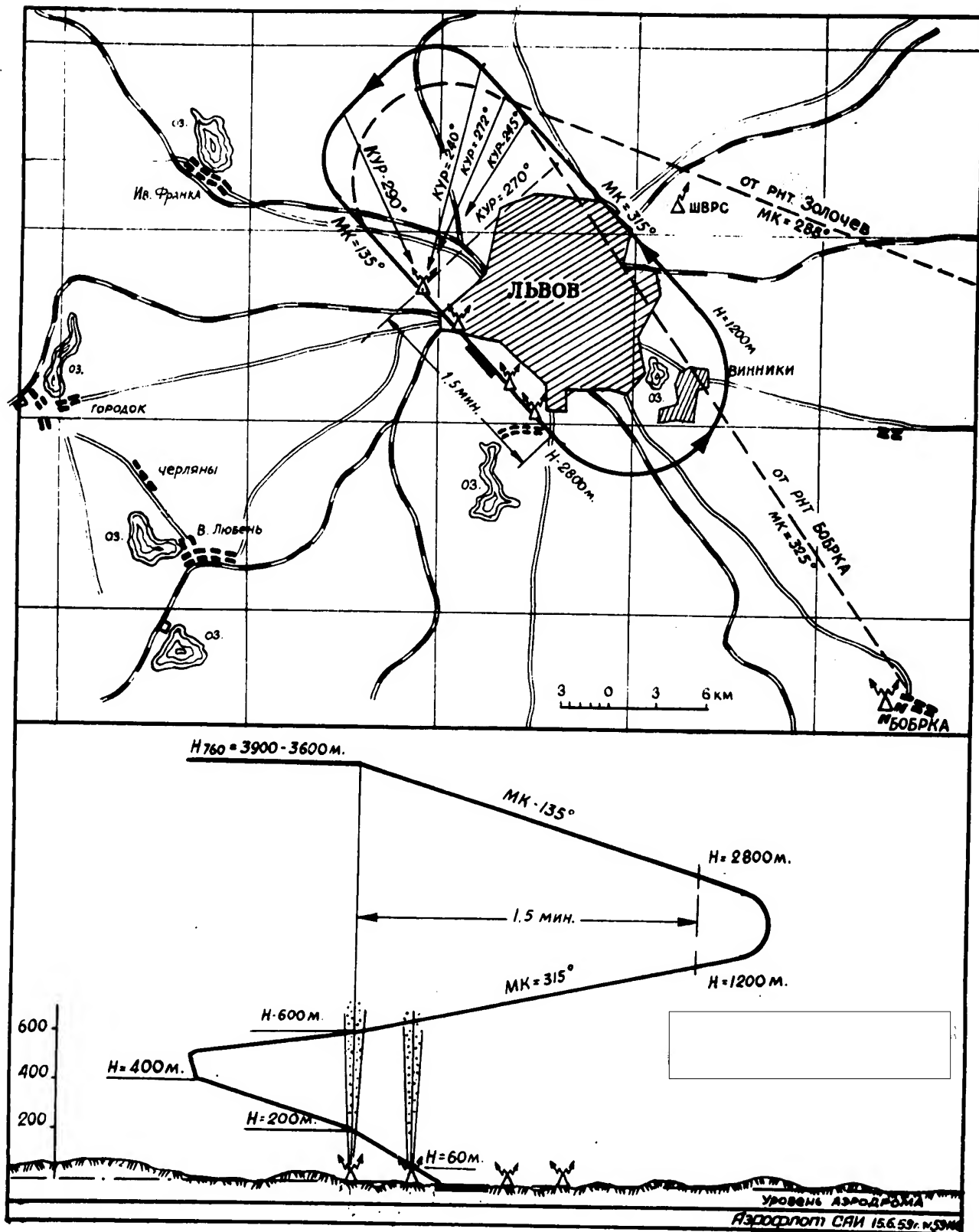
CONFIDENTIAL

25X1

АГА 12-2
20/03/60
Львов

Схема снижения и захода
 на посадку для самолетов
 с ТВД и ТВД

Магнитный курс посадки
135°
 Высота аэродрома **323 м.**



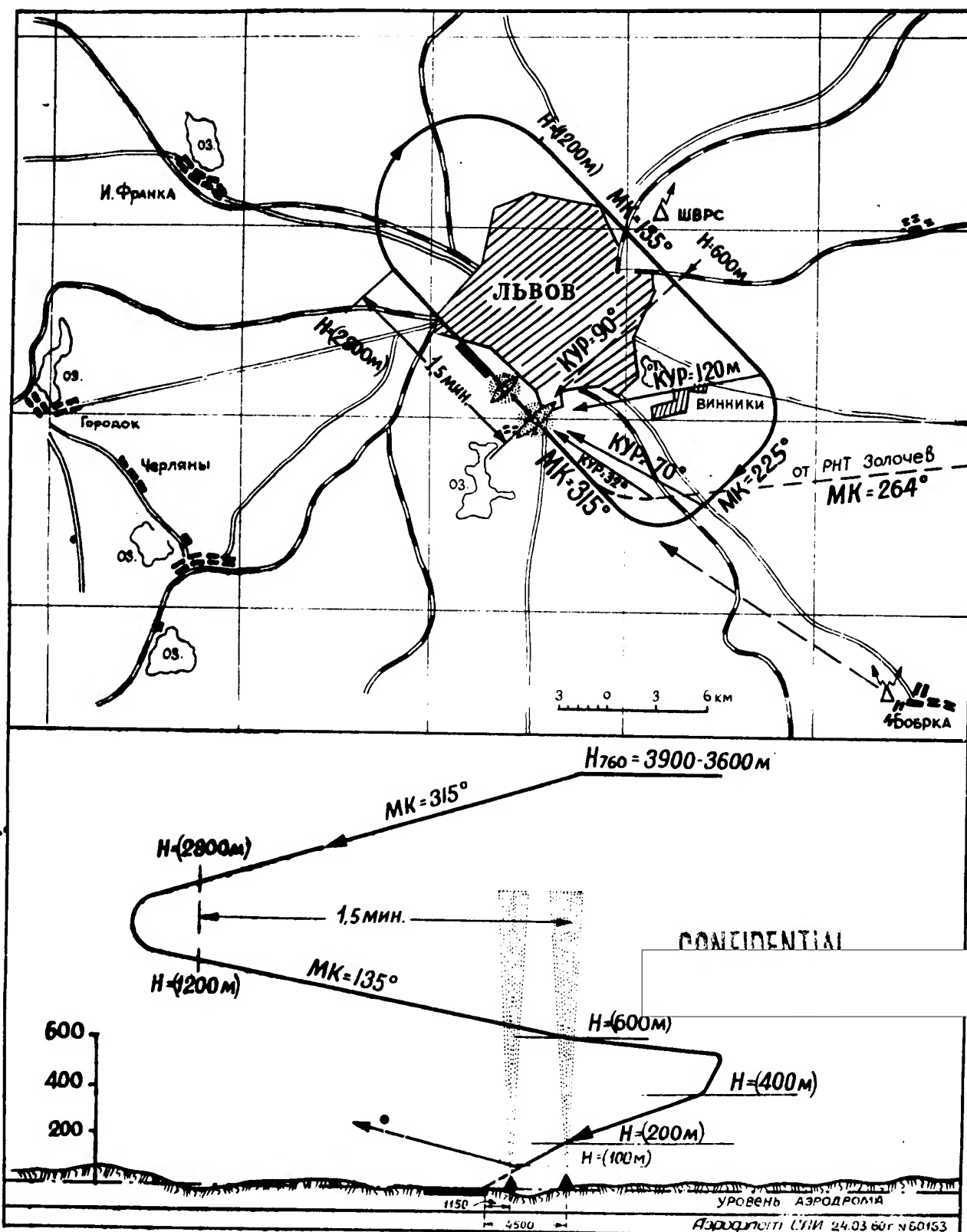
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД

Магнитный курс посадки
315°
Высота аэродрома **323 м**

Львов**CONFIDENTIAL**

25X1

CONFIDENTIAL

АВА 12 3

20.1.51

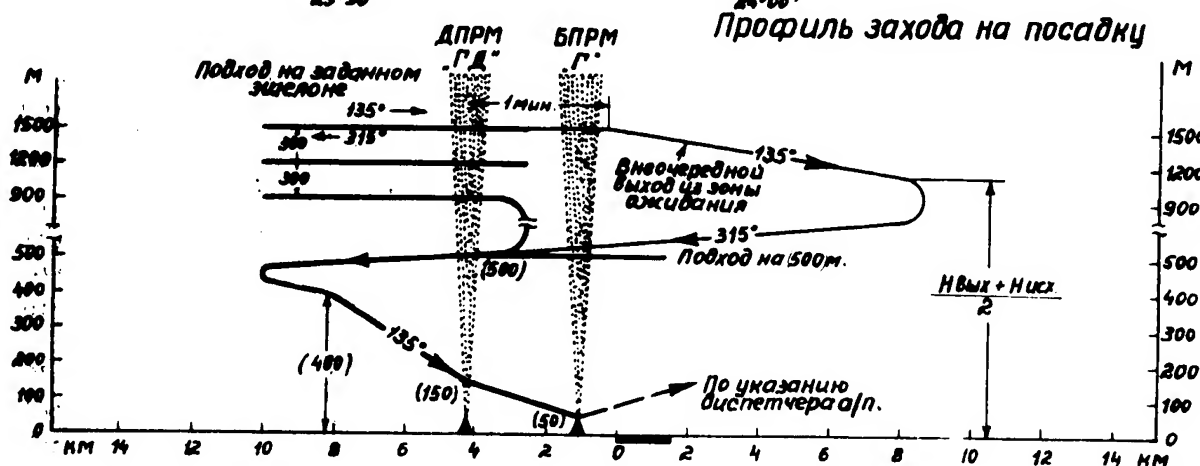
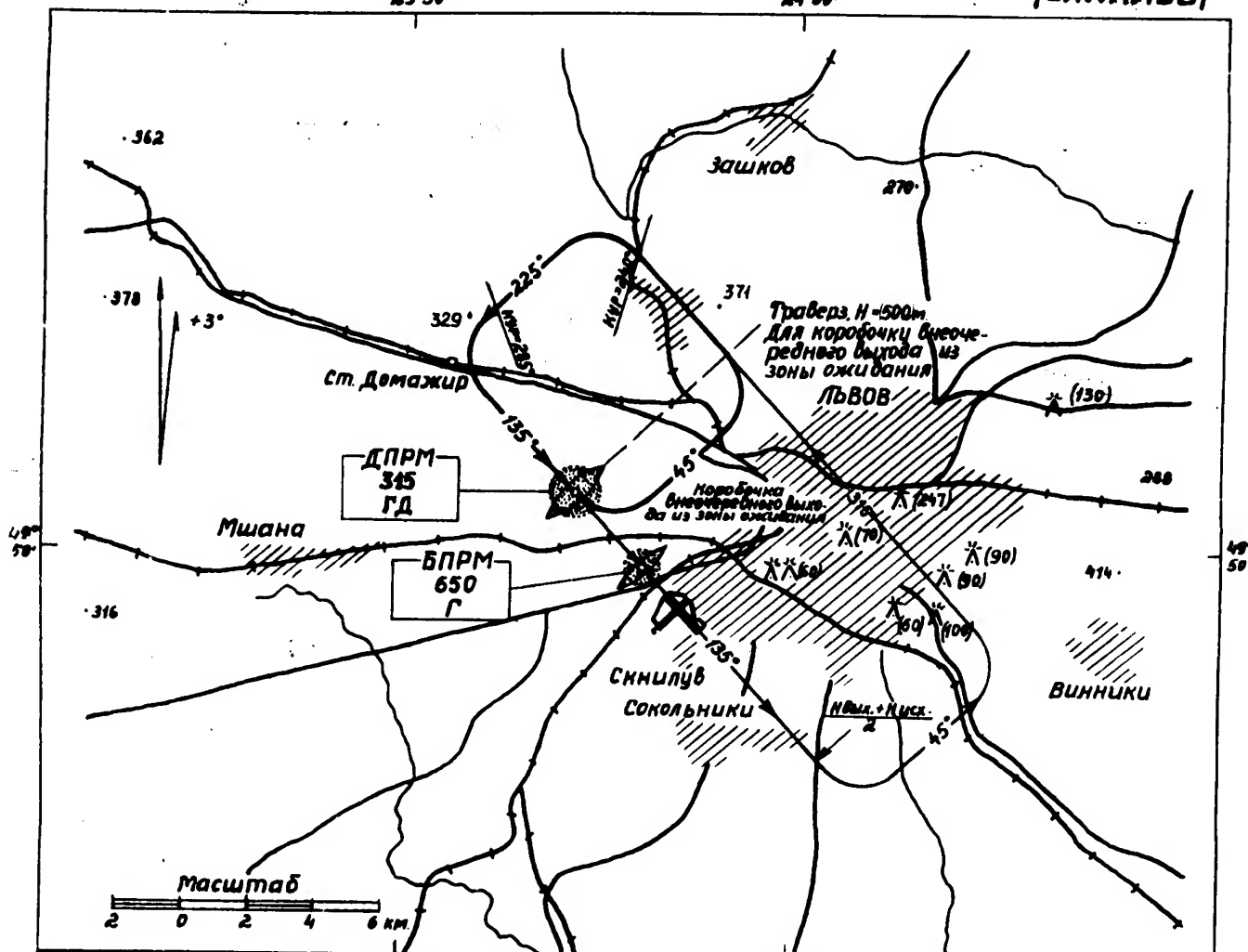
25X1

Схема пробивания облаков
и захода на посадку по двум
приводным радиостанциям

Посадочный
МК = 135°

превышение над
ур. моря + 323 м

Львов
(Скнилув)



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков		
Горизонтальная видимость		

CONFIDENTIAL

25X1

Аэрофлот СМ 5.10.1959, № 59421

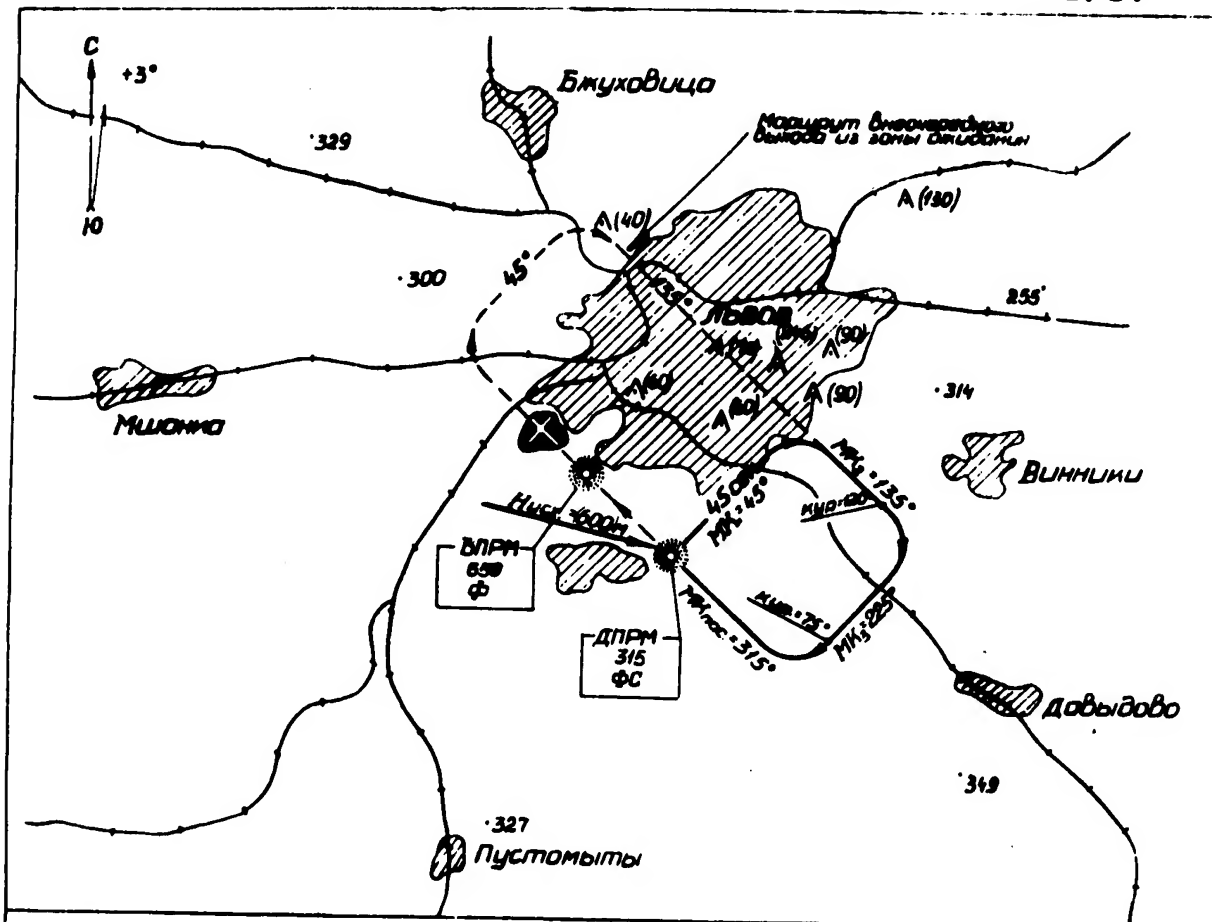
CONFIDENTIAL

Схемы пробывания облаков
и захода на посадку по 2-м
приблизным радиостанциям

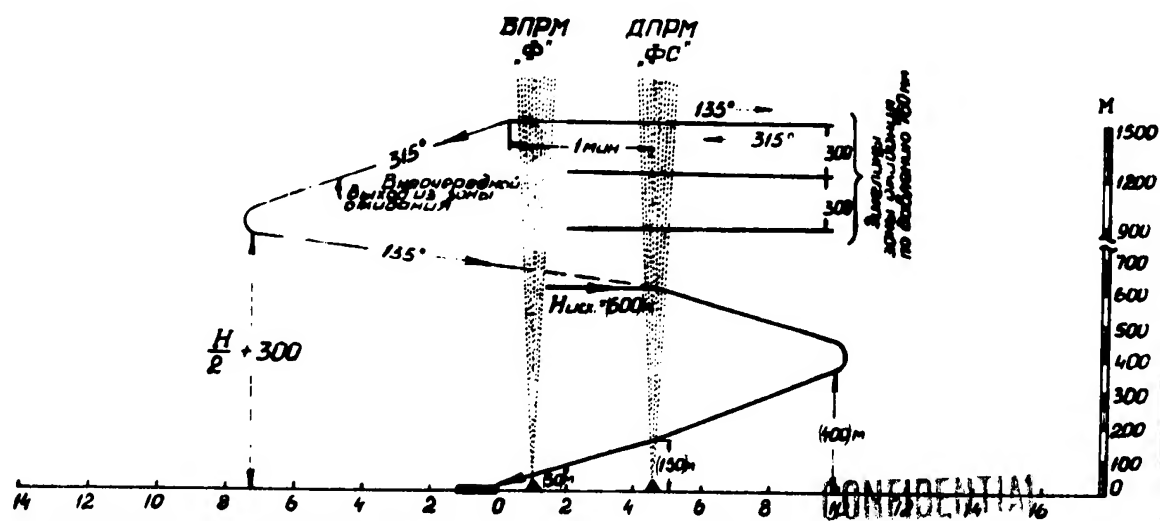
Посадочный
МК - 315°

Высота
+ 323 м

ПДВВВ
LV0V



Профиль захода на посадку



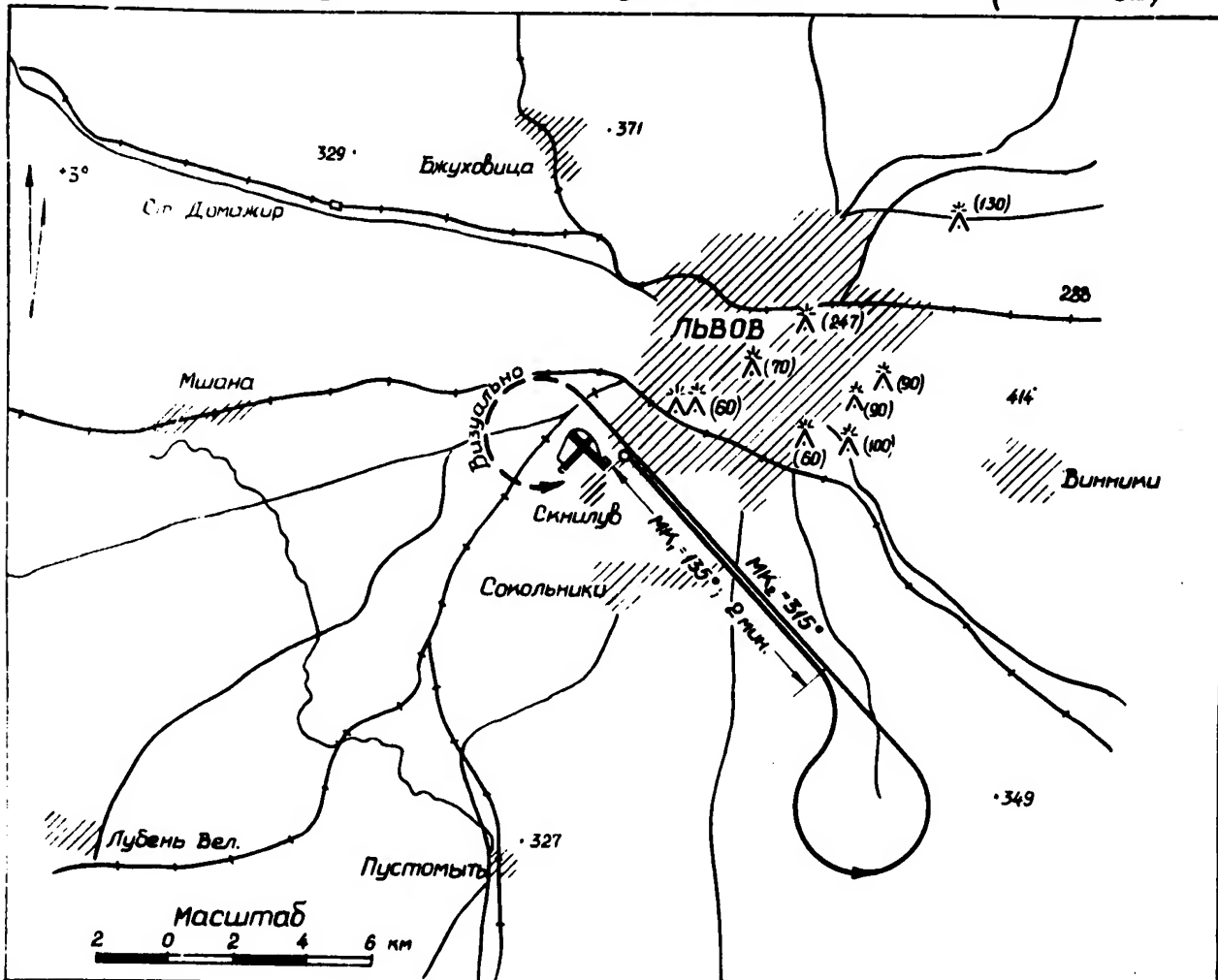
минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высоты облаков в м.		
Горизонтальная видимость		

Аэрофлот САН 17.11.58 г. N 58389

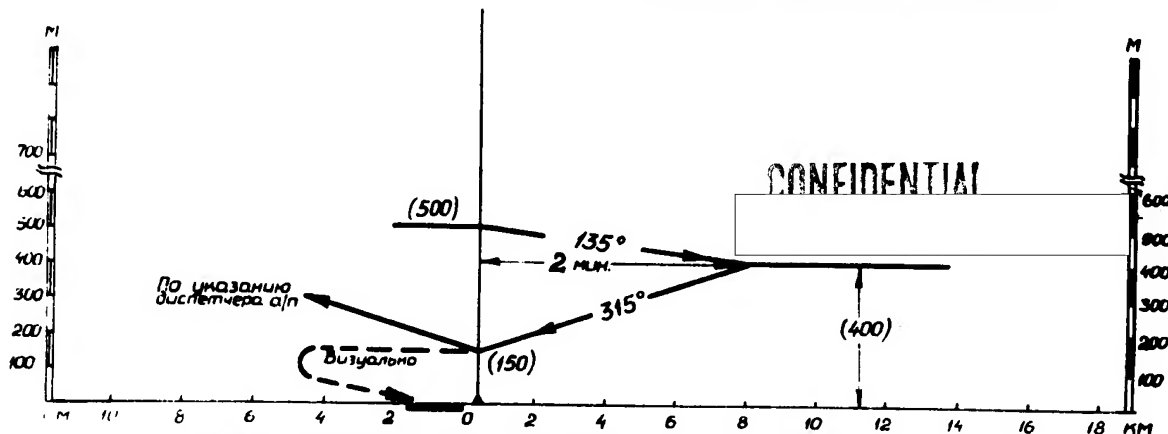
CONFIDENTIAL

AGA 12-4
20/03/60Львов
(Скнилув)

25X1

Схема пробывания облаков
по радиопеленгаторуПребывание над
ур. моря +323 м

Профиль пробывания облаков



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков	150	200
Полная видимость	1000	1500

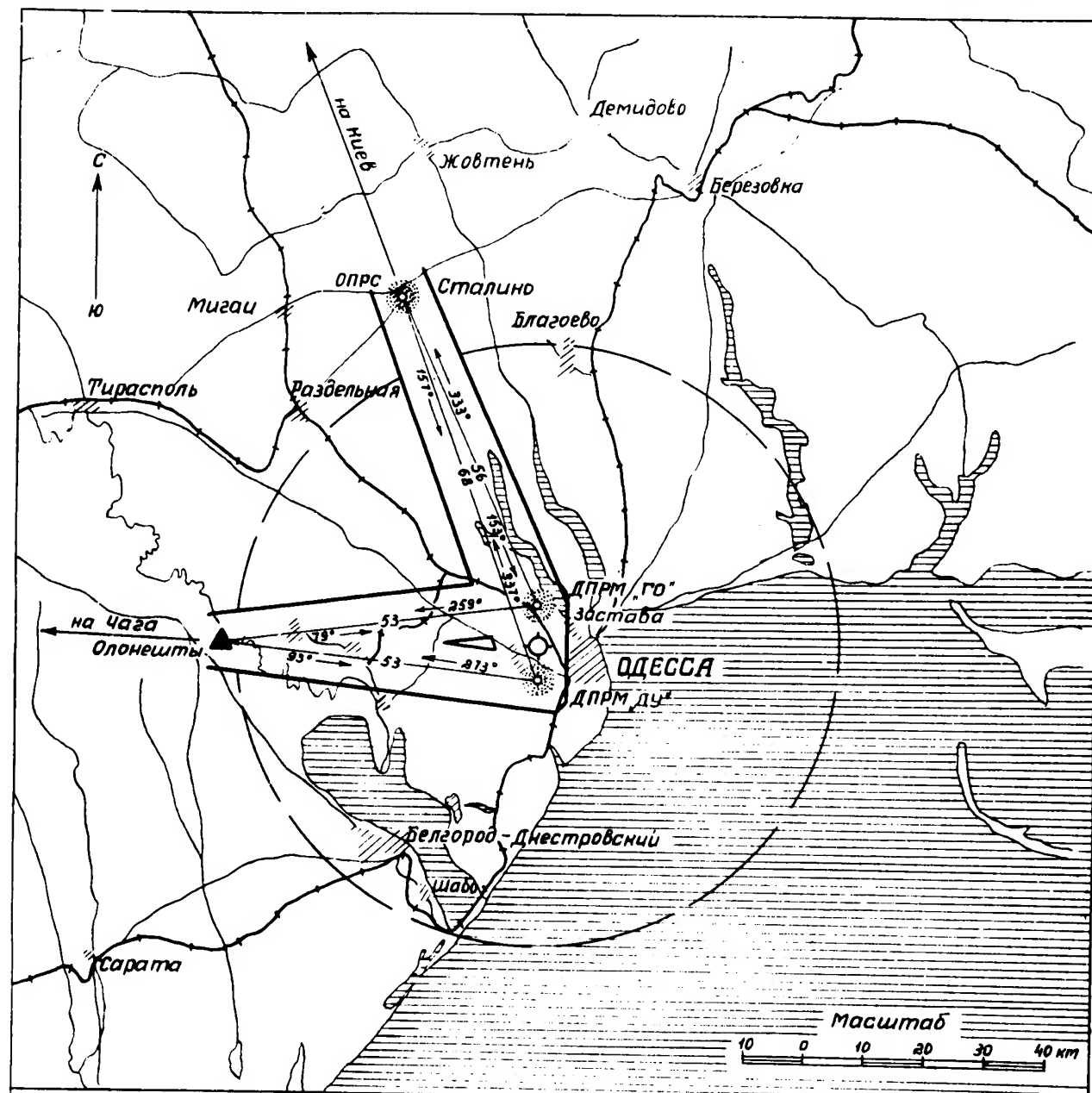
Язрослост СЯИ 21.10.59г. N 59482

CONFIDENTIAL

Схема входа и
выхода в район АДС

АГА 13-1
20/03/60
ОДЕССА

25X1



25X1

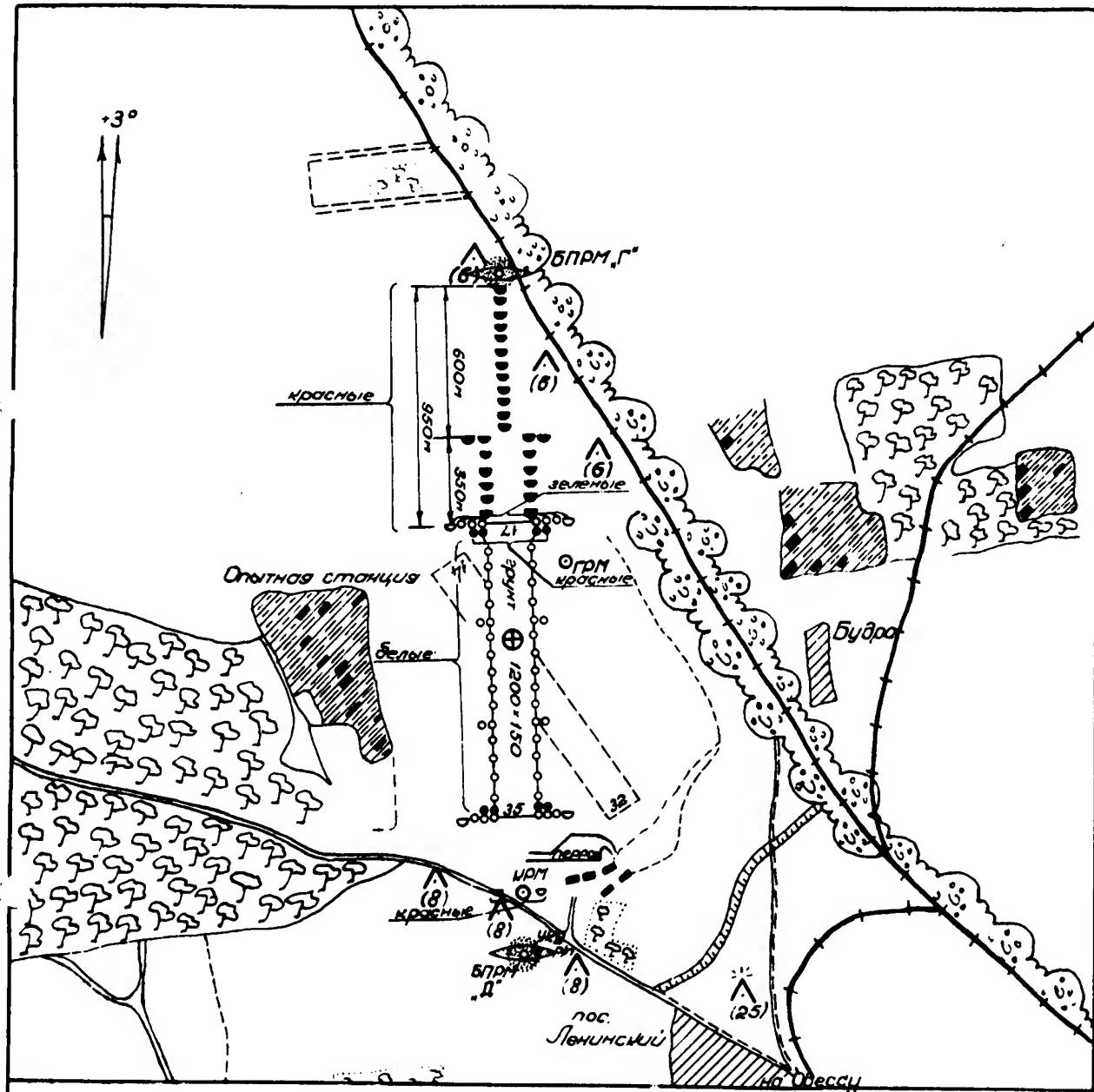
Аэрофлот САН 17.07.1959 г. № 59552

25X1

КРОКИ

ш. 46°29'39" Преб. ш. и т. н. об
 д. 30°37'15" ур. моря + 63 м

ОДЕССА (ЗАСТАВА)



CONFIDENTIAL

25X1

С103 Аэропорт САУ 28.11.59 N 59568

CONFIDENTIAL

25X1

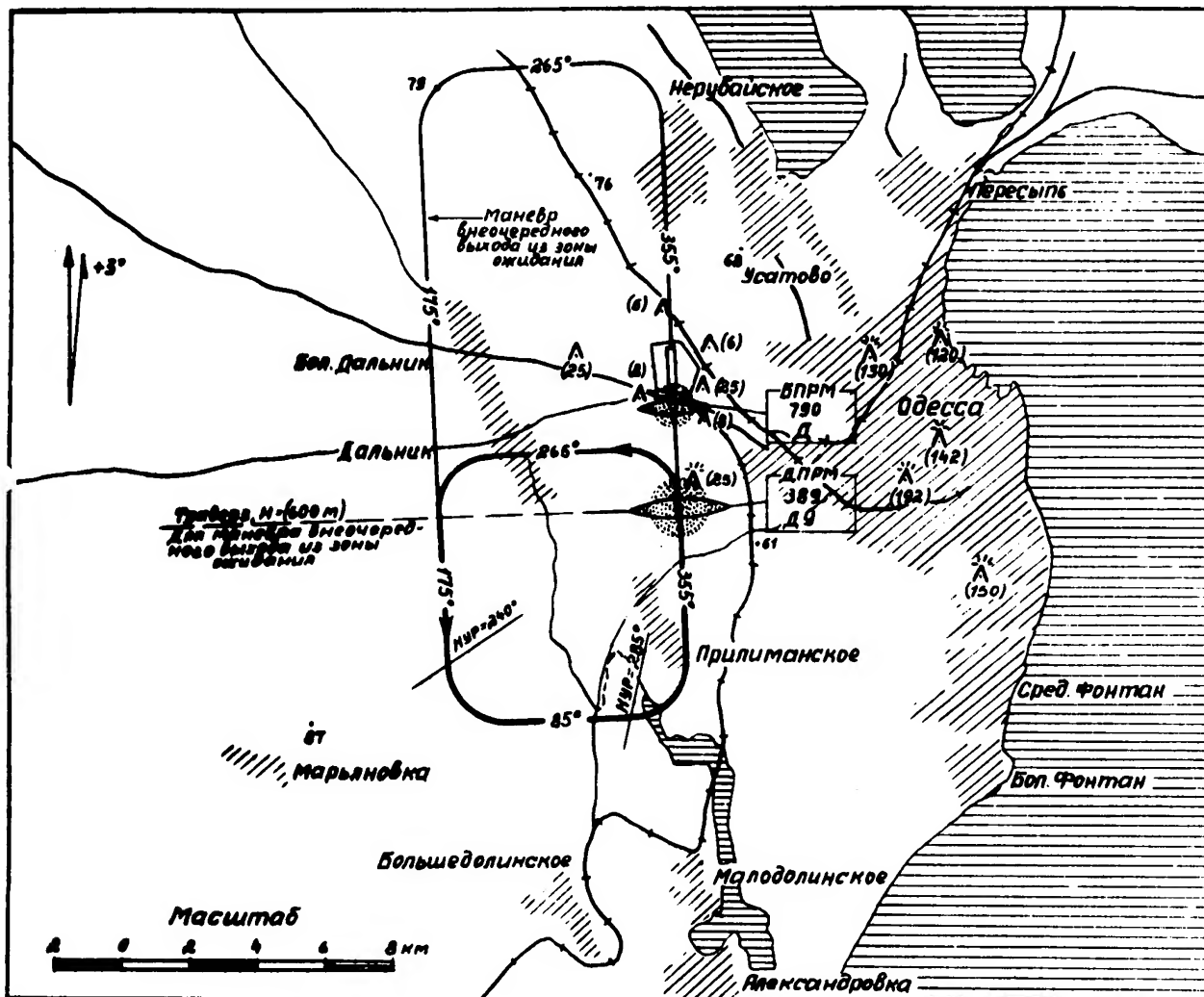
25X1

Схема пробыкания облаков
и захода на посадку по двум
приводным радиостанциям

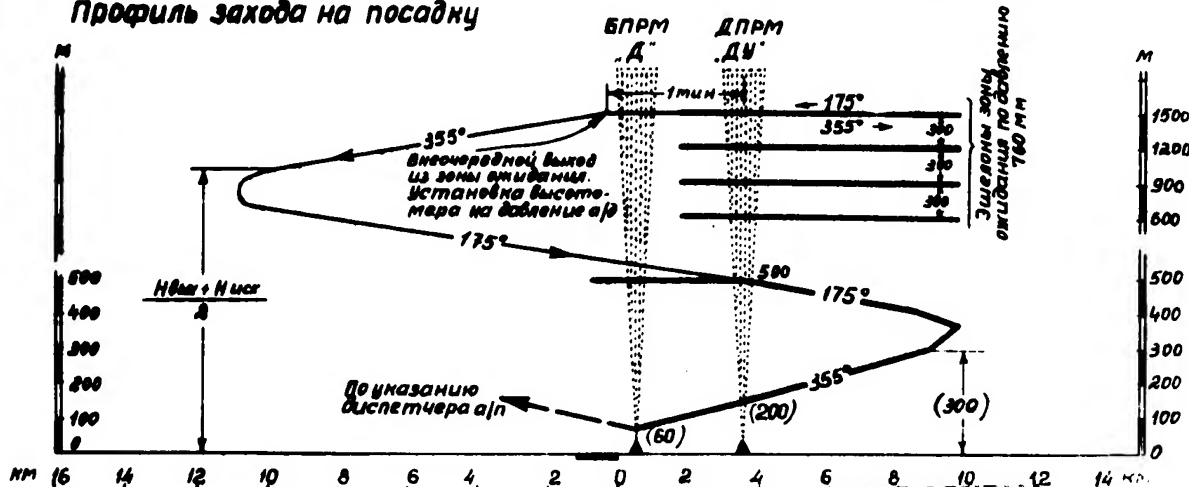
Посадочный
МК-355°

Превышение
над уровнем моря
+ 65 м

ОДЕССА
/ЗАСТАВА/



Профиль захода на посадку



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью		
Высота облаков				
Горизонтальная видимость				

Аэрофлот СЯИ 4. VII-1959 г. № 59210

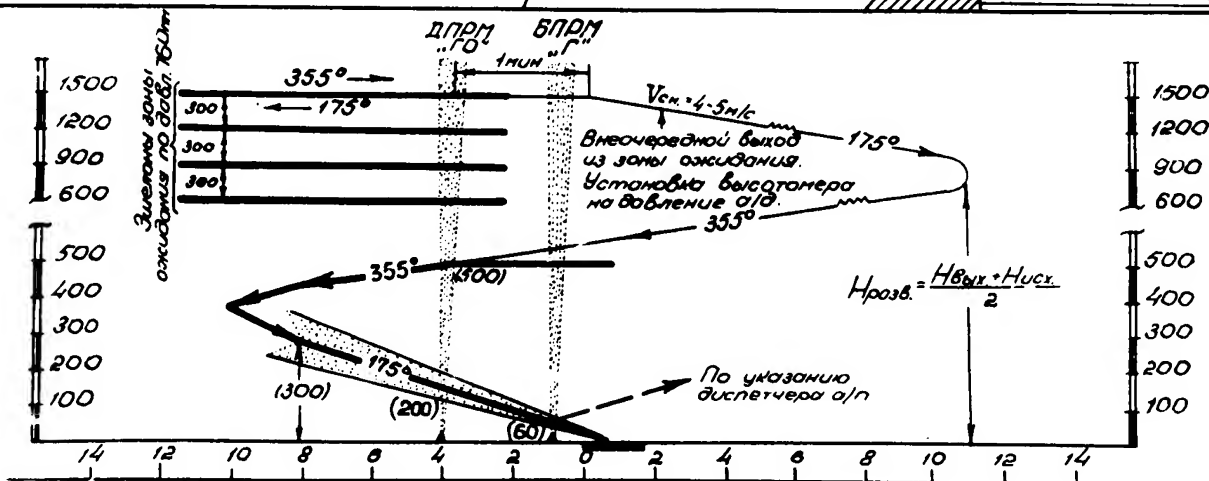
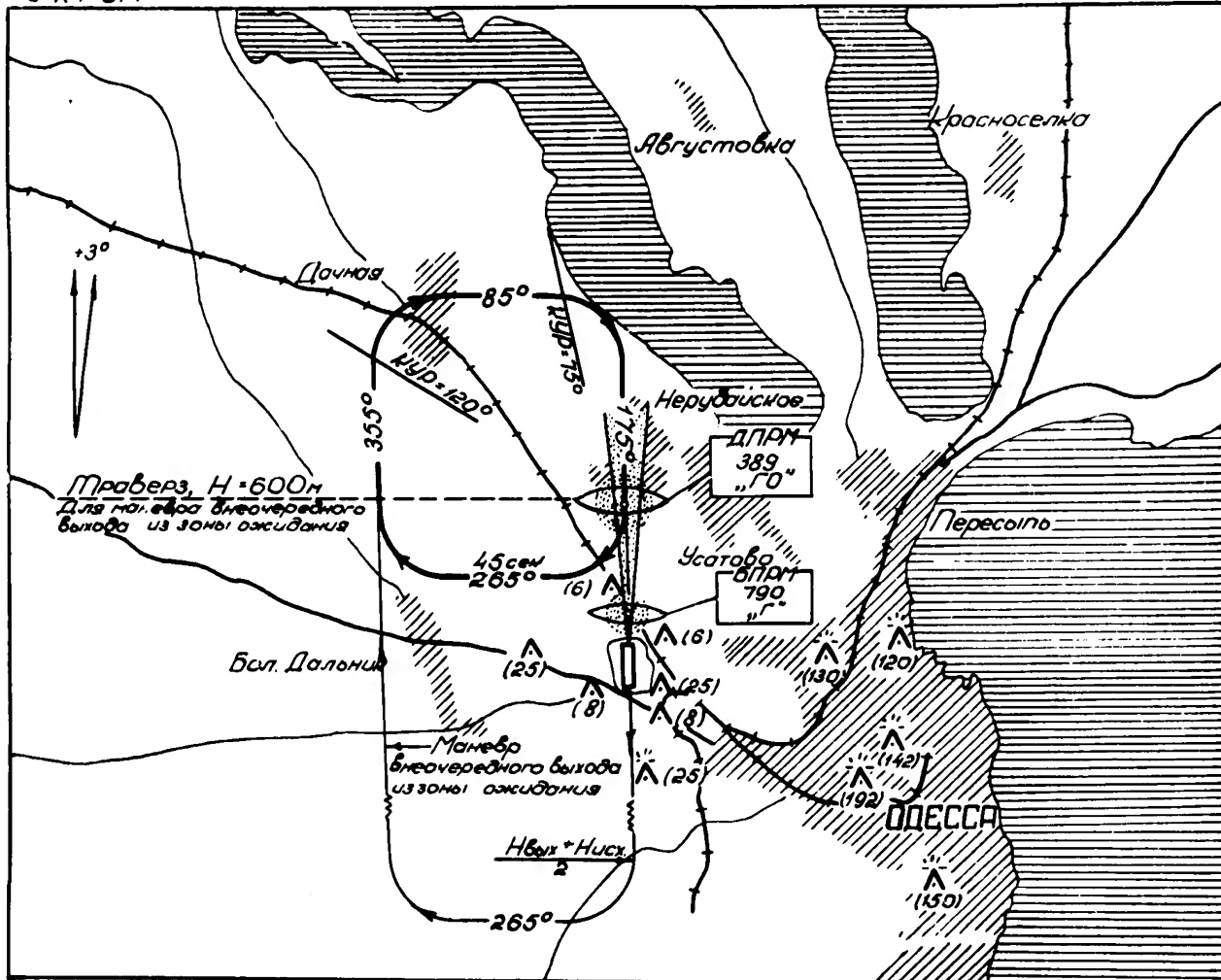
25X1

CONFIDENTIALAGA 13-225X1
20/03/60

Схема пробивания облаков
и захода на посадку по двум
приводным радиостанциям
и КГСР

Посадочный
МК=175°

Требование над
уровнем моря
+63м

ОДЕССА (ЗАСТАВА)

Минимум погоды для посадки	днем	ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

CONFIDENTIAL

25X1

Аэрофлот САСУ 4.7.59г. № 59211

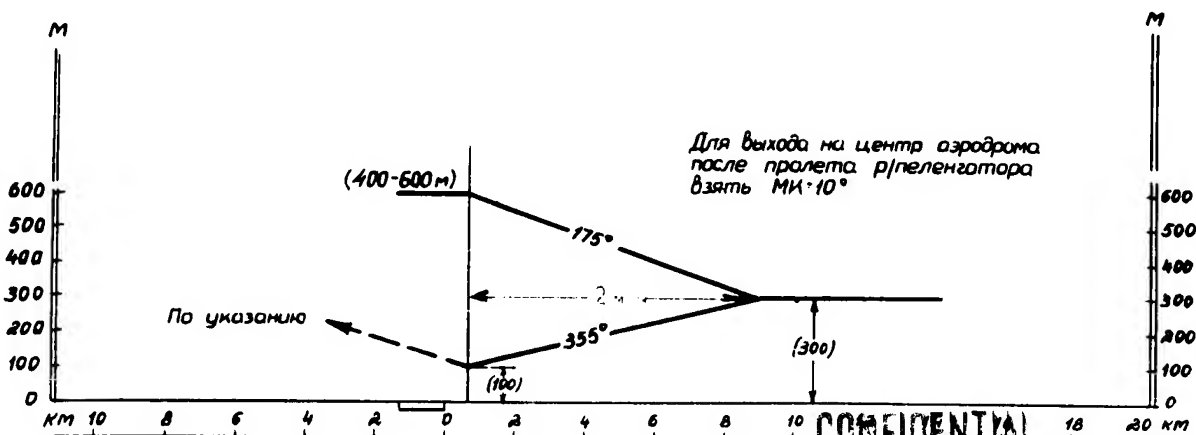
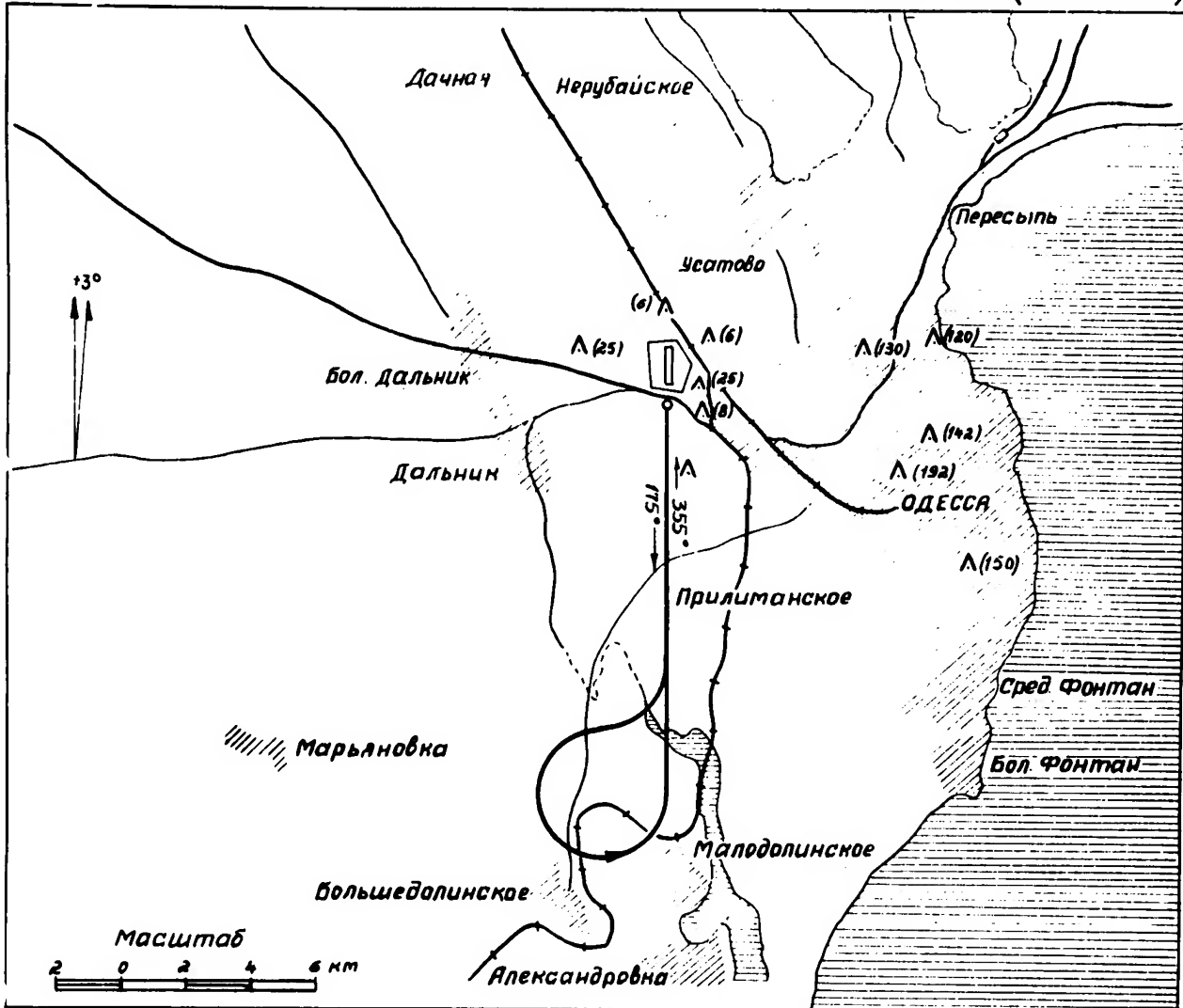
CONFIDENTIAL

AGA 13-3
20/03/60

Схема пробивания облаков
по радиопеленгатору

превышение над
ур. моря +63 м

ОДЕССА (ЗАСТАВА)



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью					
Высота облаков	100 м	100 м					
Горизонтальная видимость	1100 м	1500 м					

Аэрофлот САИ 24.11.59, № 59553

25X1

Аэродром Aerodrome	Посадоч- ный МК Course of land- ing/M/	Номер мини- мума Mini- ma No	Днем				Ночью			
			Взлет		Посадка		Взлет		Посадка	
			Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон. видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон. видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон. видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон. видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m
Внуково Vnukovo	242	1	100	1000	150	1500	100	1000	150	2000
		2	150	2000	200	2000	150	2000	200	3000
	62	1	100	1000	150	1500	100	1000	150	2000
		2	150	2000	200	2000	150	2000	200	3000
	196	1	100	1000	150	1500	100	1000	150	2000
		2	150	2000	200	2000	150	2000	200	3000
	16	1	100	1000	150	1500	100	1000	150	2000
		2	150	2000	200	2000	150	2000	200	3000
	244	1	100	1000	200	2000	200	2000	250	2000
		2	200	2000	300	3000	200	2000	400	4000
Рязань Riazan	64	2	200	2000	400	3000	200	2000	400	3000
		2	200	2000	400	3000	200	2000	400	3000
	225	1	100	1000	200	2000	200	2000	200	2000
		2	150	2000	300	3000	300	3000	300	3000
Кубинка Kubinka	45	2	150	1500	400	300	400	3000	400	3000
		2	150	1500	400	300	400	3000	400	3000

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ САМОЛЕТОВ
METEOROLOGICAL MINIMA FOR JET AIRCRAFT

АГА 14-1
20/03/60

25X1

25X1
25X1

Аэродром Aerodrome	Посадоч- ный т/к Course of land- ing/CL/	Номер мини- муна Mini- ma No	Днем Day				Ночью Night			
			Взлет Take off		Посадка Landing		Взлет Taking off		Посадка Landing	
			Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон. видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон. видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон. видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон. видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m
Внуково Vnukovo	62/242	1	100	1000	100	1000	100	1000	100	1500
		2	150	2000	200	2000	200	2000	200	2000
	16/196	1	100	1000	100	1000	100	1000	100	1500
		2	150	2000	200	2000	200	2000	200	2000
Киев Kiev	82/262	1	100	1000	100	1000	100	1000	100	1500
		2	150	2000	200	2000	200	2000	200	2000
Кубинка Kubinka	45/225	1	100	1000	100	1000	100	1000	100	1500
		2	200	2000	200	2000	200	2000	200	2000
Львов Lwow	315	1	100	1000	100	1000	100	1000	100	1500
		2	150	2000	200	2000	200	2000	200	2000
	135	1	100	1000	100	1000	100	1000	100	1500
		2	150	2000	200	2000	200	2000	200	2000
Минск Minsk	20/300	2	200	2000	200	2000	200	2000	200	2000
		2	200	2000	200	2000	200	2000	200	2000
Одесса Odessa	75/355	1	100	1000	100	1000	100	1000	100	1500
		2	200	2000	200	2000	200	2000	200	2000
Рязань Riasan	64/244	1	100	1000	100	1000	100	1000	100	1500
		2	200	2000	200	2000	200	2000	200	3000

METEOROLOGICAL MINIMUM FOR JET AIRCRAFT

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ МИНИМУМ ДЛЯ САМОЛЕТОВ С ТВД

25X1

CONFIDENTIAL

25X1
25X1

Аэродром Aerodrome	Посадоч- ный МК Course of land- ing/M/	Номер мини- муна Mini- ma No	Днем Day				Ночью Night			
			Взлет Take off		Посадка Landing		Взлет Take off		Посадка Landing	
			Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m	Высота облаков в метр. Height of clouds in m	Горизон видим. в метр. Hori- zontal visibi- lity in m
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Великие Луки Velikie Luki	328	1	70	1500	70	1500	100	2000	100	2000
		2	100	1500	150	1500	150	2000	150	2000
	148	2	100	1500	150	1500	150	2000	200	2000
Вильнюс Vilnius	347	1	30	300	70	1000	50	1000	70	1000
		2	100	1000	150	1000	100	1000	150	1500
	167	1	30	300	70	1000	50	1000	100	1500
		2	100	1000	150	1000	100	1000	200	2000
Внуково Vnukovo	62/242		30	300	30	300	30	300	30	300
		1	50	500	50	500	50	500	50	500
		2	100	1000	100	1000	100	1000	100	1000
	16/196	1	50	500	50	500	50	500	50	500
		2	100	1000	100	1000	100	1000	150	1500
Киев Kiev	262		30	300	30	300	30	300	30	300
		1	30	300	50	500	30	300	50	500
		2	50	1000	100	1000	100	1000	100	1000
	82	1	30	300	50	500	30	300	50	500
		2	50	1000	100	1000	100	1000	100	1500

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ПОРШНЕВЫХ САНДИТОВ
METEOROLOGICAL MINIMA FOR PISTON AIRCRAFT

20/02/60

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Львов	I35/315	I	30	300	50	500	30	300	50	1000
Lwow		2	50	1000	100	1000	100	1000	100	1500
Минск	I20	I	50	500	70	1000	50	500	100	1000
Minsk	300	I	50	500	70	800	50	500	100	1000
	I20/300	2	100	1000	150	1000	100	1500	200	1500
Одесса	I75	I	30	300	50	500	30	300	50	500
Odessa	355	I	30	300	70	700	30	300	70	1000
	I75/355	2	50	1000	100	1000	100	1000	100	1500
Рига	I45	I	50	500	50	500	70	1000	70	1000
Riga		2	100	1500	100	1500	150	1500	150	1500
	325/356	2	150	1500	150	1500	150	1500	200	2000
	I76	2	100	1000	100	1000	150	1500	150	1500

CONFIDENTIAL

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ МИНИМУМ ДЛЯ ПОРШНЕВЫХ САМОЛЕТОВ /продолжение/
 METEOROLOGICAL MINIMA FOR PISTON AIRCRAFT /CONTINUATION/

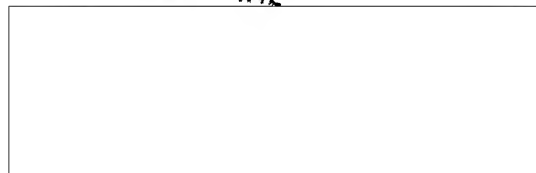
25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

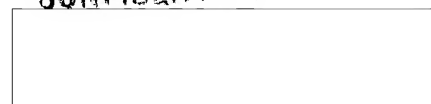


25X1

**РАДИОДАННЫЕ
С О М**

25X1

CONFIDENTIAL



25X1



СПИСОК НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ.
RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES

Аэродром, контрольный пункт. Station	Радио - средства Radio facilities	Позывной. Call sign	Род ра- бо- ты . Em	Передача. Transmitting		Прим. Receives		Время работы. Operational hours	Координа- ты. Coordina- tes	Расположение радиосредств. Location		Примечание. Remarks
				кГц. kc/s	мГц. mg/s	кГц. kc/s	мГц. mg/s			МКП. Magl	км. km	
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Брянск Briansk	Связная A/G	Брянск - контроль Briansk- control	A3	5484 3024		5484 3024		д НЗ н НН				
	Командная - подхода APR	Брянск - подход Briansk- approach	A3		118, I		118, I	п/з O/R				
	Командная - посадки TWR	Брянск - старт Briansk- start	A3		118, I		118, I	п/з O/R				
	ОМРС NDB	НУ - НУ	A2	325								
	АДС-АТС											
	Связная A/G	Великие Луки - контроль Velikie Luki-contr.	A3	5548 3072		5548 3072		д НЗ н НН				
	Связная A/G	Великие Луки - контроль Velikie Luki-contr.	A3	5642 2454		5642 2454		д НЗ н НН				
	Командная - подхода APR	Великие Луки -подход Velikie Luki-approach	A3		128 118, I		128 118, I	п/з O/R				
	Командная - посадки TWR	Великие Луки -старт Velikie Luki-start	A3		128 118, I		128 118, I	п/з O/R				
	КВ Р/телемет. NDB	УМГ - УУГ	A1	4700 2884		3840 3474		д НЗ н НН	5620c3039B			
	ДПМ LO M БПМ LI M	ВК - ВК В - В	A2 A2	515 250						328 328	3,950 1,260	от ВЛ от ВЛ
	РДС-АСС											
	Связная A/G	Вильно - контроль Vilno - control	A3	6560 2890		6560 2890		д НЗ н НН				
	Связная A/G	Вильно - контроль Vilno - control	A3	5548 3072		5548 3072		д НЗ н НН				

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

COM 1-1
15 04 60

CONFIDENTIAL
25X1
25X1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Внуково /продолжение/ Vnuково / cont./	Связная A/G из 05-08 сз 35-38	УТАБ - УДАВ	AI	6672 3400		6672 3400		Д Н Н НН		Обслуживают сектора: Serve the sectors: Все сектора. All the sectors		
	Связная A/G	Москва - контроль Moscow - control	A3	5710 3148	136,5	5710 3148	136,5	Д Н Н НН		Ште 094° - 175° qte		
	Связная A/G	Москва - контроль Moscow - control	A3	5484 3024	117,5	5484 3024	117,5	Д Н Н НН		Ште 175° - 223° qte		
	Связная A/G	Москва - контроль Moscow - control	A3	5642 2454		5642 2454		Д Н Н НН		Ште 223° - 040° qte		
	Связная A/G	Москва - контроль Moscow - control	A3		119,7		119,7			Все сектора. All the sectors		
	КВ р/пелен. НДР	УОД - УОД	AI	4700 2684		3840 3474		Д Н Н НН	5535c37I6в			
	АДС -АТС											
	Командная - подхода APP	Внуково - подход Vnuково - approach	A3		128 118,1		128 118,1	п/з 0/R				
	Командная - посадки TWR	Внуково - start Vnuково - start	A3		126 118,1		126 118,1	п/з 0/R				
	Командная - руления Taxiing	Внуково - вокзал Vnuково - voksal	A3	4350		4350						
	УКВ р/пелен VDF	Внуково - пеленг Vnuково - peleng	A3		128 126		128 126					
	КТСН KPM GPM	ILS LOC GP	A2 A2		109,1 333,8				016/196 и 062/242			
	ДПРМ LO M	0Б - 0В	A2	290					242	4,160	0T B	COM 1-2 15 04.60
	БПРМ LI M	0 - 0	A2	595					242	1,035	0T B	
	ДПРМ LO M	ГТ - GG	A2	290					062	3,500	0T BПП toRNWY	
	БПРМ LI M	Г - G	A2	595					062	1,100	0T BПП toRNWY	
	ДПРМ LO M	ТМ - TQ	A2	290					196	3,274	0T BПП toRNWY	COM 1-2 15 04.60
	БПРМ LI M	T - T	A2	595					196	0,890	0T BПП toRNWY	
	ДПРМ LO M	ВМ - WM	A2	290					016	3,869	0T BПП toRNWY	COM 1-2 15 04.60
	БПРМ LI M	B - W	A2	595					016	0,950	0T BПП toRNWY	

25X1
CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Вязьма Viazma	Связная A/G	Вязьма - контроль Viazma - control	A3	5642 2454		5642 2454		Х Н Н Н				
	Связная A/G	Вязьма - контроль Viazma - control	A3		I26 II9,7		I26 II9,7		55IIc34I7B			
	УКВ р/пеленг VDF	Вязьма - пеленг Viazma - peleng	A3		I26 II9,7		I26 II9,7					
Ленинград Leningrad	Связная ГРДС A/G UIR	Ленинград - центр / РДЖК Leningrad-centr/RDFW	A3 и AI	II268 6536		II268 6536		Х Н Н Н				При полетах выше H 4500m
	РДС - АСС Связная A/G	Ленинград-контроль Leningrad-control	A3		I29		I29					When flying higher than 4500m
	Связная A/G	Ленинград-контроль Leningrad-control	A3	6628 3096		6628 3096		Х Н Н Н				цм 00 - 03м cq 30 - 33
	Связная A/G	Ленинград-контроль Leningrad-control	A3	6724 2932		6724 2932		Х Н Н Н				цм 00 - 03м cq 30 - 33
	КВ р/пеленг HDF	УТД - UTD	AI	3940 2874		3824 3474		Х Н Н Н	5947c30I9B			
Львов Lvov	РДС - АСС											
	Связная A/G	Львов - контроль Lvov - control	A3		I26		I26					
	Связная A/G	Львов - контроль Lvov - control	A3	5650 3116		5650 3116		Х Н Н Н				цм I5 - I8м cq 45 - 48
	Связная A/G	Львов - контроль / РДЖК Lvov-control/RDFD	A3 и AI	6748 2938		6748 2938		Х Н Н Н				осн. вид рабо- ты А3
	КВ р/пеленг. HDF	УКВ - UKK	AI	5590 2874		3824 2988		Х Н Н Н	4949c2358B			Ем А3
	АСС - Командная - - подхода APP	Львов - подход Lvov - approach	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з о/Р				
	Командная - - посадки LPP	Львов - start Lvov - start	A3		I28 II8,I		I28 II8,I	п/з о/Р				
	УКВ р/пеленг VDF	Львов - пеленг Lvov - peleng	A3		I28		I28					

25X1

25X1

COM 1-3
15.04.60

Аэрофлот САН ТЗ.У. 60 № 60220

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Одесса Odessa	РДС -ACC Связная A/G Связная A/G КВ р/пеленг HDP АДС -ATC Командная - - подхода APP Командная - - посадки TWR УКВ р/пеленг VDF ДПРМ LO м БПРМ LI м ДПРМ LO м БПРМ LI м	Одесса - контроль Odessa - control Одесса - контроль Odessa - control УГД - ugd Одесса - подход Odessa - approach Одесса - старт Odessa - start Одесса - пеленг Odessa - peleng ГО - GO Г - G ДУ - DU Д - D	A3 A3 AI A3 A3 A3 A2 A2 A2 A2	5700 3488 5590 2874 389 790 389 790		5700 3488 3824 2988 I28 II8,I I28 II8,I I28 I28	Д HJ H HN Д HJ H HN п/з O/R п/з O/R	4628c3036в				цм 27 - 30и сг 57 - 60
Петропавловск - Камчатский Petrovavlovsk - Kamchatskiy Рига Riga	КВ р/пеленг HDP СвязнаяРДС A/G UIR РДС - RDS Связная A/G Связная A/G КВ р/пеленг HDP	УХГ - UHG Рига - центр/УАОИ Riga - centre/UAOI Рига - контроль/УАОИ Riga - control/UAOI Рига - контроль Riga - control УМЦ - UMC	AI A3 и AI A3 и AI A3	5724 3906 II268 6536 5548 3072 6582 3918 2868		3824 2988 II268 6536 5548 3072 6582 3445 2924	Д HJ H HN Д HJ H HN Д HJ H HN Д HJ H HN	5306cI5828в		175 175 355 355	4,090 0,990 3,610 0,550	от ВПНторНУ от ВПНторНУ от ВПНторНУ от ВПНторНУ При полетах выше H 4500m when flying hig. than 4500 цм 24 - 27и сг 54 - 57 Работает в ча- сы полетов. Hours of ope- ration.

25X1

25X1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Рига /продолжение/ Riga / cont. /	АДС - АТС Командная - - подхода APP Командная - - посадки TWR УКВ р/полем VDF ДПРМ LO M БПРМ LI M	Рига - подход Riga - approach Рига - старт Riga - start Рига - полет Riga - peleng BT - W B - W	A3 A3 A3 A2 A2		I28 II8,I I28 II8,I I26 II8,I		I28 II8,I I26 II8,I	п/в O/R п/в O/R		I45 I45	3,620 1,050	от БНП to RNWY от БНП to RNWY
Рязань Riazan	Командная - - подхода APP Командная - - посадки TWR КТСН ILS КРМ LOM ГРМ GP ДПРМ LO M БПРМ LI M ДПРМ LO M БПРМ LI M	Рязань - подход Riazan - approach Рязань - старт Riazan - start AP - AR A - A LM - LM I - L	A3 A3 A2 A2 A2 A2		II8,I II8,I 109,5 333,8 680 329 680 329		II8,I II8,I	п/в O/R п/в O/R		064/244 244 244 064 064	4,200 1,035 4,000 1,000	от БНП to RNWY от БНП to RNWY от БНП to RNWY от БНП to RNWY
Саврань Savran	Связная A/G	Саврань - контроль Savran - control	A3	6684 3102	I26 3102		I26	X HJ H HN				
Кубинка Kubin	Командная - - подхода APP Командная - - посадки TWR КТСН ILS КРМ LOM ГРМ GP	Кубинка - подход Kubinka - approach Кубинка - старт Kubinka - start	A3 A3 A2 A2		II8,I II8,I 108,3 332,6		II8,I II8,I	п/в O/R п/в O/R		045/225		

25X1

25X1

COM 1-4
15.04.60

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Кубинка /продолжение/ Kubinka / cont. /	ДПРМ LO M БПРМ LI M	УА - УА У - У	A2 A2	670 326						045 045	4,200 1,000	от ВППtoRNYWY от ВППtoRNYWY
	ДПРМ LO M БПРМ LI M	НД - НД Н - Н	A2	670 326						225 225	4,100 1,100	от ВППtoRNYWY от ВППtoRNYWY
Киев Kiev	Связная ГРАС A/G UIR РДС-АСС Связная A/G	Киев-центр/РФФ Kiev-centre/RFFQ Киев - контроль Kiev - control	A3 M AI A3	11390 6618 4678 3102	117,5	11390 6618 4678 3102	117,5	Х НJ Н НN Х НJ Н НN		При полетах выше Н 4500m when flying higher than Н 4500m. Основной тип работы АЗЕмАЗ Обслуживает сектора: Serve the sectors: Ште 190 - 045 Qte Основной вид работы АЗ Ем АЗ		
	Связная A/G	Киев-контроль/РФФ Kiev-control/RFFQ	A3 M AI	6748 2938		6748 2938		Х НJ Н НN				
	КВ р/пеленг НДР Связная A/G	УБН - УБС Киев-контроль Kiev-control	AI A3	5590 2874 6684 2854		3824 2988 6684 2854		Х НJ Н НN Х НJ Н НN	5024c3023a			
	Командная - - подхода APP	Киев - подход Kiev - approach	A3		I26 118,I		I26 118,I	п/а o/R				
	Командная - - посадки TWR	Киев - старт Kiev - start	A3		I28 118,I		I28 118,I	п/а o/R				
	Командная для руления Ground move- ment control	Киев - вокзал Kiev - vokzal	A3	4350		4350						
	УКВ р/пеленг VDF	Киев - пеленг Kiev - peleng	A3		I28 I26		I28 I26					
	ДПРМ LO M БПРМ LI M	ЗН - ЗН З - З	A2 A2	360 739						262 262	3,800 0,850	от ВППtoRNYWY от ВППtoRNYWY
	ДПРМ LC M БПРМ LI M	НЛ - НЛ Н - Н	A2 A2	360 739						082 082	3,450 1,170	от ВППtoRNYWY от ВППtoRNYWY

25X1

25X1

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Алитус - ALITUS	ОПРС - NDB	НС НЗ	АІ	450								
Бобрка - BOBRKA	ОПРС - NDB	ЦА- СА	АІ	432					493835c24I620b			
Бронница - BRONITSA	ОПРС - NDB	НП- ІР	АІ	875					4927c2327b			
Вентспилс - VENTSPILS	ОПРС - NDB	РР- RR	АІ	685					5726c2I37b			
Венев - VENEV	ОПРС - NDB	ФХ- FV	АІ	335					542Ic38I6b			
Золочев - ZOLOCHEV	ОПРС - NDB	ЕВ- EV	АІ	160					4948c2454b			
Ивановское - IVANOVSKOE	ОПРС - NDB	УМ- UM	АІ	405					555Ic3656b			
Карсава - KARSAVA	ОПРС - NDB	ЕЛ- EL	А2	371					5647c2740b			
Климентьево - KLIMENTIEVO	ОПРС - NDB	РД- RD	АІ	985					5540c3603b			
Кодра - KODRA	ОПРС - NDB	ИУ- IU	АІ	480					5035c2934b			
Косаны - KOSCHANY	ОПРС - NDB	ЬР- XR	АІ	490					5058c3058b			
Малпил - MALPIL	ОПРС - NDB	ГЛ- GL	АІ	390					5700c2457b			
М.Добронь - M.DOBRON	ОПРС - NDB	МН- MN	АІ	570								
Нарва - NARVA	ОПРС - NDB	РЛ- RL	АІ	585								
Октябрьский - OKTLABRSKIJ	ОПРС - NDB	ФЕ- FE	АІ	487					54I2c3855b			
Опалиха - OPALHA	ОПРС - NDB	КС- KS	А2	565					5549c37I6b			
Осташево - OSTASCHEVO	ОПРС - NDB	МД- MD	АІ	1005					5550c3553b			
Пи - PII	ОПРС - NDB	ДМ- DQ	АІ	425					4953c3I07b			
Плещеницы - PLESCHENITSY	ОПРС - NDB	ОК- OK	АІ	375					5425c2750b			
Рени - RENI	ОПРС - NDB	БР- BR	АІ	741								
Рыков - RYKOV	ОПРС - NDB	ФК- FK	АІ	642					4857c2303b			
Свирь - SVIR	ОПРС - NDB	ФЦ- FC	АІ	770					5448c26I8b			
Семеновка - SEMENOVKA	ОПРС - NDB	ЛИ- LI	АІ	435					52I0c3235b			
Серпухов - SERPUHOV	ОПРС - NDB	ДР- DR	АІ	415					5455c3723b			
Старява - STARIAVA	ОПРС - NDB	ЛД- LD	АІ	490								
Сталино - STALINO	ОПРС - NDB	УЛ- UL	АІ	1082					4702c30I7b			
Хуст - HUST	ОПРС - NDB	НП- NP	АІ	770								
Черная Грязь - CHERN, GRJAZ	ОПРС - NDB	ИП- IP	АІ	688					5458c3647b			
Шепетовка - SHERETOVKA	ОПРС - NDB	СВ- SW	АІ	830					50IIc2702b			
Южнов - JUHNOV	ОПРС - NDB	УК- UK	АІ	437					5442c35I8b			

ОПРС по трассам NDB ON ALTAI.YUS

25X1

25X1

CONFIDENTIAL



25X1

**МЕТЕОИНФОРМАЦИЯ
М Е Т**

CONFIDENTIAL



25X1



25X1

CONFIDENTIAL**MET 1-1
20/03/60**

25X1

**ПРАВИЛА ОБМЕНА МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ
ИНФОРМАЦИИ**
RULES OF EXCHANGING METEOROLOGICAL INFORMATION

В обмен метеорологической информации включаются:

Обмен авиатеплодой, аэрологическими сведениями, оперативными шестичасовыми прогнозами погоды с трехчасовым перекрытием по районам аэропортов и штормовыми оповещениями и предупреждениями.

Период, в течение которого осуществляется взаимнообмен метеорологической информацией между аэропортами СССР и аэропортами других стран, устанавливается в зависимости от расписания движения самолетов, при этом:

а/ авиатеплода от аэропортов посадки и промежуточных аэродромов должна поступать в аэропорты вылета в период полетов ежечасно, начиная за 3 часа до вылета и кончая спустя 1 час после расчетного времени посадки самолета.

Обмен авиатеплодой осуществляется по коду "АЭРО" /FM 15-A/. В конце авиатеплоды обязательно указывается величина атмосферного давления на уровне аэродрома в миллиметрах с десятичными долями. Скорость ветра указывается в метрах в секунду;

б/ первый шестичасовой прогноз, являющийся предварительным должен быть передан из аэропорта посадки в аэропорт вылета не позднее чем за 3 часа до вылета из него первого самолета, последующие шестичасовые прогнозы с трехчасовым перекрытием передаются за час до начала срока их действия.

Обмен прогнозами погоды по районам аэропортов осуществляется кодами "ТАФ" и "ТАФОР" /FM 51A и FM 52A/, при этом скорость ветра указывается в метрах в секунду;

в/ обмен аэрологическими сведениями до максимальных высот, необходимых для оперативной работы, осуществляется по кодам КН-03 /FM 32-A / КН-04 /FM 35-A /;

г/ передача штормовой информации в период полетов производится немедленно по мере возникновения опасных для авиации явлений погоды в районе своего аэропорта и на гидрометеостанциях, расположенных по трассе.

Каждая радиостанция, которая имеет связь с самолетом, по первому требованию экипажа, передает на борт соответствующую метеорологическую информацию.

The exchange of meteorological information includes:

Exchange of flying weather, aerological reports, route six-hour weather forecasts with three-hour overlappings by areas of airports, and storm notices and warnings.

The period in which meteorological information is exchanged between the USSR airports and the airports of other countries is established depending on the flight time-table and, moreover:

a/ from the airports of landing and the intermediate airports, flying weather must be received at the airports of take-off in the period of flights every hour, beginning from three hours prior to the take-off and ending one hour after the estimated time of landing.

Flying weather is exchanged in AERO code /FM 15-A/. The flying weather report must end with an indication of the atmospheric pressure at aerodrome elevation with an accuracy expressed in tenths of a millimetre. The wind velocity is given in metres per second.

b/ The first six-hour weather forecast which is preliminary shall be transmitted from the airport of landing to the airport of take-off not later than three hours before the first aircraft takes off; subsequent six-hour forecast with three hours interlapping are transmitted one hour before their term of operation.

Weather forecasts for airport areas are exchanged in TAF and TAFOR codes /FM 51A and FM 52A/, wind velocity being given in metres per second.

c/ aerological reports up to the maximum altitudes necessary for operational work are exchanged in FM 32A and FM 35A.

d/ Information concerning meteorological phenomena representing a special hazard to aviation occurred at the aerodrome or on route is transmitted immediately.

At the first request from the crew every radiostation in contact with the aircraft transmits the corresponding meteorological information.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ИНДЕКСЫ
METEO CONTENTS

Наименование пункта Station	Индекс Contents	Примечание Remarks
Великие Луки Velikie Luki	26477	
Вильнюс Vilnius	26730	
Внуково Vnukovo	27524	
Рязань Riazan	Рязань Riazan	
Киев Kiev	33345	
Кубинка Kubinka	Кубинка Kubinka	
Львов Lwow	33393	
Минск Minsk	26850	
Одесса Odessa	33837	
Рига Riga	26422	
		CONFIDENTIAL

25X1

0120

Станция Station	Позывной Call sign	Время Time	Частоты кГц Frequencies	Род передачи Emission	Форма Form	Индекс Contents	Примечание Remarks
Вильнюс Vilnius	-	-	-	-	-	26730	По запросу /OR/: на частоте связанных радиостанций. On A/G frequencies.
Москва/Внуково Moscow/Vnukovo	УТАБ UGAB	H+05-08 H+35-38	6672, 3400	A-I	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	27524	По запросу /OR/: 26422, 26730, 26850, Кубинка Kubinka, Рязань Riazan
	УТАБ UGAB ДУНАЙ Duna j	H+05-15 H+35-45	2770, 4656 7705, 11198	AI/A3	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	"-	Временно работает только АЗ на русском языке UFN FM A3 Russian lang.
	ГФНХ GFHV	H+10-13 H+40-43	6716, 11312	AI	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	"-	
Киев Kiev	КУБАНЬ KUBAN	H+06-09 H+36-39	4678, 3102 6684, 2854	A3	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	33345	
Кубинка Kubinka	-	-	-	-	-		По запросу на частотах аэродрома Внуково. On request A/D Vnukovo frequencies.
Львов Lwow	КЕРАМИКА KERAMIKA	H+15-18 H+45-48	5650, 3115	A3	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	33393	
Минск Minsk	БАЛХАН BALHASH	H+21-24 H+51-54	6560, 2890 5500, 3128	A3	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	26850	По запросу /OR /: 27524, 26730, 26422.
Одесса Odessa	ТРАПЕЦИЯ Trapezia	H+27-30 H+57-60	5700, 3488	A3	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	33837	
Рига Riga	УАОИ DOH	H+24-27 H+54-57	5548, 3072	AI/A3	АЭРО, ТАФ AERO, TAF	26422	По запросу /OR /: 26850, 26730, 26524.
Рязань Riazan	-	-	-	-	-	27731	По запросу на частотах аэродрома Внуково. On request A/D Vnukovo frequencies.
Шереметьево Sherem	-	-	-	-	-	-	

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ
METEO INFORMATIONЛЕТ 2-1
2003/60

25X1

25X1

25X1

Page Denied



СССР-USSR

СБОРНИК

АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

/ВРЕМЕННЫЙ/

AERODROMES AND RADIO|NAVIGATION
INFORMATION GUIDE

/ TEMPORAL /

1960 г

25X1

CRYPTIC AIRBORNE, EMBARKMENT

AIRCRAFTS AND RADIO/NAVIGATION INFORMATION GUIDE

Reported messages				Record of AMENDMENTS			
No.	Date of Amendment	Date Entered	Entered by	No.	Date of Amendment	Date Entered	Entered by
1	20-11-60	20-2-61	ll	25			
2	20-12-60	22-2-61		26			
3	1/6-2-61	22-2-61		27			
4	20-2-61	22-2-61	ll	28			
5				29			
6				30			
7	22-3-61	ll	ll	31			
8	14-4-61	27/7/61	ll	32			
9	18-5-61	27/7/61	ll	33			
10	20-5-61	27/7/61	ll	34			
11	9-6-61	27/7/61	ll	35			
12				36			
13				37			
14				38			
15				39			
16				40			
17				41			
18				42			
19				43			
20				44			
21				45			
22				46			
23				47			
24				48			

Контрольный лист

0-1

0-2

Общий раздел GEN

GEN 1-1 04.01.61 61021

GEN 2-1 20.03.60

GEN 3-1 20.04.60*60258

GEN 4-1 11.05.61 61346

Праздничные полеты RAC

RAC 1-1 20.03.60

RAC 1-2 20.03.60

RAC 1-3 11.05.61 61350

RAC 2-1 20.03.60

RAC 2-2 20.03.60

RAC 2-3 20.03.60

RAC 2-4 20.03.60

RAC 3-1 30.01.61 61064

RAC 4-1 03.05.61 61323

RAC 5-1 21.04.61 61296

RAC 7-1 30.12.60 601037

RAC 8-1 14.01.61 61036

RAC 8-2 14.01.61 61036

Аэродромы AGA

AGA 1-1 26.04.61 61313

AGA 2-1 28.02.61 61127

AGA 2-2 28.02.61 61128

AGA 2-3 28.02.61 61130

AGA 2-4 28.02.61 61131

AGA 3-1 20.03.60

AGA 3-2 20.03.60

AGA 3-3 20.03.60

AGA 4-1 11.02.61 61109

AGA 4-2 23.03.61 61201

AGA 4-4 11.02.61 61107

AGA 4-5 06.02.61 61102

AGA 4-7 11.02.61 61106

AGA 5-1 23.03.60 60160

AGA 5-2 23.02.60 60070

AGA 6-1 24.01.61 61056

AGA 6-2 21.06.60 60524

AGA 6-3 18.02.61 61119

AGA 6-4 18.02.61 61120

AGA 6-5 18.02.61 61121

AGA 6-6 07.02.61 61085

AGA 6-7 24.01.61 61055

AGA 6-8 11.01.61 61034

AGA 7-1 03.04.61 61253

AGA 7-1A 03.04.61 61254

AGA 7-2 17.01.61 61041

AGA 7-3 18.01.61 61050

AGA 7-4 11.03.61 61141

AGA 8-1 06.04.61 61277

AGA 8-2 23.04.61 61279

AGA 8-3 06.04.61 61280

AGA 9-1 06.04.61 61281

AGA 9-2 23.05.61 61383

AGA 9-3 06.04.61 61284

AGA 10-1 06.04.61 61285

AGA 10-2 06.04.61 61287

AGA 11-1 31.05.61 61395

AGA 11-2 31.05.61 61396

AGA 11-3 21.04.61 61297

AGA 12-2 27.03.61 61204

AGA 12-3 25.03.61 61194

AGA 13-1 25.05.61 61387

AGA 14-1 11.05.61 61347

Аэродром ЕАН 01.06.61 № 61398

ОБЩИЙ ПАСПОРТ
Г Е К

GEN 1-1

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий сборник аэронавигационной информации выдан, как временный, до издания АИП в СССР.

В сборник включены необходимые данные для обеспечения полетов по трассам на территории СССР, указанным в сборнике и являются единственным официальным документом, которым подлежат пользоваться при осуществлении полетов.

Во изъяснении и дополнении к настоящей сборнику аэронавигационной информации, в мере необходимости будут издаваться:

- а/ в ТАМЫ 1-го класса,
- б/ в ТАМЫ 2-го класса,
- в/ поправки.

Значение, содержание и методы расписки указанных выше документов по изменению и дополнению данных, включенных в сборник аэронавигационной информации, будут соответствовать правилам, принятым в международной практике.

Аэронавигационной информацией с воздушными линиями СССР, проходящих по территории СССР, занимается специальная служба Главного Управления Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР, именуемая "Службой аэронавигационной информации" /САИ/.

Служба аэронавигационной информации /САИ/ выдает все необходимые сведения и их изменения, обеспечивающие безопасное самолетное сообщение по международным воздушным линиям. Она и сообщает эти сведения соответствующим иностранным авиационным организациям.

САИ также собирает все аэронавигационную информацию о международных воздушных линиях от иностранных авиационных организаций и обеспечивает всей этой информацией через атташеские службы аэропортов советские и иностранные экипажи.

Адрес службы аэронавигационной информации:

- Почтовый: г. Москва, Аэрофлот, улица Гавкина, 9.
- По телеграфу, телетайпу и радиосвязи: САИ КУУУ.
- Телефон: 25-56-43 и 90-12-40 доб. 4-52.
- Для NOTAM 2 1-го класса: КУУУИИ.

INTRODUCTION

The present Aerodrome and Radio/Navigation Information Guide is used temporarily until AIP of the USSR is issued.

This Guide contains all necessary information to provide efficient operation of civil aircraft on airways over the territory of the USSR designated in the Guide. It is the only official document to be used for operating of flights.

Essential aeronautical information is promulgated by means of:

- a/ NOTAMs Class 1
- b/ -- Class 2
- c/ Amendments.

The meaning, contents and means of distribution of above mentioned documents, relating any changes and amendments will be prepared in accordance with the International Standards and Recommended Practices.

For the purpose of aeronautical information on international air-lines within the territory of the USSR a special Service is provided. This is Aeronautical Information Service/SAI/ at the main Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.

The aeronautical information Service/SAI/ comprises distribution of all necessary information and any changes of a permanent character essential for the safe and efficient operation of civil aircraft on international air-lines of AIP to appropriate foreign organizations of civil aviation.

This Service too receives all aeronautical information on international air-lines from foreign organizations of civil aviation in order to distribute it to the relevant Soviet ATC and foreign crews.

The address of Soviet Aeronautical Service is:

- Postal: Moscow, APL, Ulitsa Razina 9.
- Telegraph, Telex, Radio Com.: SAI BUUU
- Telephone: 25-56-43 and 90-12-40, Ext. 4-52
- For NOTAMs Class 1: BUUUUI.

COMPONENTS Abbreviation	Meaning	COMPONENTS Abbreviation	Meaning
DR	SS	Dro-DOCTOR	
DC	SW	Dro-DAMAI	
EN	S. Lat	Enna NIPOTA	
ED	SS	Dro-DRO-DOCTOR	
ED	SS	Dro-DRO-DAMAI	
ED	SS	Enna	

RUSSIAN ABBREVIATIONS / ABBREVIATIONS /
RUSSIAN ABBREVIATIONS / ABBREVIATIONS /

GEN 3-1
20/05/60

COMPONENTS Abbreviation	Meaning	COMPONENTS Abbreviation	Meaning
DR	SS	Dro-DOCTOR	
DC	SW	Dro-DAMAI	
EN	S. Lat	Enna NIPOTA	
ED	SS	Dro-DRO-DOCTOR	
ED	SS	Dro-DRO-DAMAI	
ED	SS	Enna	

1999

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

R A C

RAC 1-1
20/03/60

В.Р.А.В.В.В.В.

Полеты иностранных гражданских
воздушных судов на территории СССР

FLIGHT RULES for Foreign Civil Aircraft Within the Territory of the U.S.S.R.

1. Любой полет воздушного судна, при котором по соответствующим разрешениям и по установленным правилам пересекается государственная граница СССР, признается международным полетом.

2. Международные полеты иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР могут производиться:

- a/ на основании соглашения о воздушных сообщениях, заключенного Правительством СССР с правительством иностранного государства;
- b/ на основании специального разрешения на полеты, оформленного в дипломатическом порядке через Министерство иностранных дел СССР.

3. Регулярные полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, осуществляемые на основании межправительственных соглашений о воздушных сообщениях, производятся по расписанию полетов, которое должно быть представлено на рассмотрение иностранного правительства на согласование Главному управлению гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

Регулярные полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, осуществляемые на основании межправительственных соглашений о воздушных сообщениях, производятся по расписанию полетов, которое должно быть представлено на рассмотрение иностранного правительства на согласование Главному управлению гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

4. Полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, осуществляемые на основании межправительственных соглашений о воздушных сообщениях, производятся по расписанию полетов, которое должно быть представлено на рассмотрение иностранного правительства на согласование Главному управлению гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

5. Разрешение на полет должно быть выдано не менее чем за 24 часа до начала полета. Заявление о выдаче такого разрешения подается в стране происхождения воздушного судна.

6. Заявление в пункте 5 настоящего Правил должно содержать следующие данные:

- государственную принадлежность воздушного судна,
- тип воздушного судна,
- бортовой идентификационный знак /номер воздушного судна/,
- название воздушного судна радиотелефонной и радиотелеграфной,
- данные о месте регистрации и зарегистрированных радиотелефонных, радиотелеграфных и радиотелеграфных в полете,
- фамилии и имя экипажа экипажа,
- состав экипажа по-русски и по-английски, включая пилота, штурмана, бортпроводника и других членов экипажа, а также количество пассажиров на борту,
- название порта, из которого вылетел воздушный судан, и название порта назначения,
- пункт назначения полета на территории СССР.

1. Any flight by a foreign aircraft across the U.S.S.R. state border by corresponding permission and established rules is considered to be an international flight.

2. International flights within the territory of the U.S.S.R. shall be made by foreign civil aircraft:

- a/ on the basis of special agreements on air communication concluded by the Government of the U.S.S.R. with the government of foreign states;
- b/ on the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R.

3. Regular flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, made on basis of inter-governmental agreements on air communication, shall follow a time-table which must be submitted beforehand by the foreign air transport enterprise for approval to the General Department of Civil Air Fleet of the Council of Ministers of the U.S.S.R.

Non-schedule flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, carried out on the basis of inter-governmental agreements on air communication, shall be made in accordance with a notification, which must be submitted by a foreign air transport enterprise connected to the General Department of the Civil Air Fleet at least 24 hours before the beginning of the flight.

4. Flights of foreign aircraft within USSR territory, carried out on the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R. shall be made only with the presence of a Soviet coast crew /navigator and radio operator/ on board the foreign aircraft if the country is not specially stipulated in the permission.

5. Permission for a flight must be requested through diplomatic channels at least 24 hours before the beginning of the flight. Notification for permission for each flight is submitted in the country where the aircraft is registered.

6. The notification mentioned in Paragraph 5 of these Rules must contain the following data:

- the country to which the aircraft belongs
- type of aircraft
- identification number/ of aircraft
- call sign of the aircraft by wireless telephone and wireless telegraph
- frequency band of HF and VHF radio stations to be used by aircraft when in flight
- name in full of the pilot-in-command
- name of the crew: pilot, co-pilot, navigator, radio operator and other members of the crew, as well as the number of passengers on board
- the weather station under which the given type of aircraft can be allowed to land
- destination of flight over U.S.S.R. territory

of the USSR have the right to inspect the aircraft and check all the documents that it shall be supplied with.

№ и/л	Заголовки сигналов	Получа сигналы /Аircraft/ Выполнение сигналов и их значение и	No meaning of signal	Signal /Aircraft/ Evaluations of Aircraft and meaning of Navigation lights	Pyro- technic signals
5	"Вам путь свободен"	<p>Летчик отменил свой вы- ход на параллельный курс.</p> <p>Летчик Повторный разворот за параллельный курс и уход с вынужденной высоты</p> <p>Летчик Повторный разворот за параллельный курс и уход с вынужденной высоты.</p>	5 "You may proceed"	<p>By night: Green and flashing navigation lights while flying along parallel course</p> <p>By day: Abrupt break away and departure by climbing.</p> <p>Same as day procedure.</p>	
	6/ Сигнал, издаваемый летчиком судна /Аircraft/ наруше- нием.		b/ Response by violator-aircraft		
6	"Ваш, по- жалуйста, вы- ход с курса".	<p>Летчик Повторение с курса на курс.</p> <p>Летчик Летчик возвращающий- ся на курс.</p>	6 "Hagar. Wilec."	<p>By day: Aiming wings.</p> <p>By night: Flashing navigation lights.</p>	
26.		<p>26. Иностранное летательное судно, совер- шившее посадку на территории Советского Союза при обстоятельствах, указанных в пункте 25, должно немедленно сообщить в Управление Генерального Штаба Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР.</p>		<p>26. A foreign aircraft landing on the ter- ritory of the Soviet Union under circumstan- ces indicated in paragraph 25 may continue to fly only with the permission of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.</p>	
27.		<p>27. При полете иностранного летательного судна на территории Советского Союза руководителем экипажа должны руководствоваться следующими положениями:</p> <p>- иностранное летательное судно - высота, вы- сота - летательное судно осуществляется на руко- водстве экипажа;</p> <p>Q код:</p> <p>- единицы измерения географических ши- роты - в километрах, температура - в градусах Цельсия; /барометрическое давление и вы- сота - в километрах, окружность - в градусах. мм.</p>		<p>27. When flying within the territory of the Soviet Union foreign aircraft crews shall be guided by the following provisions:</p> <p>- communication: air-ground and ground- air is carried on in Russian;</p> <p>- Q-Code is used for wireless telegraph communication;</p> <p>- measurements /dimensional units/ are: length - Kilometres, temperature - degrees Centigrade, barometric pressure - millimetres of mercury column, circumference - degrees.</p>	
28.		<p>28. При полете на территории Советского Союза иностранное летательное судно обяза- тельно должно соблюдать следующие правила: а) в отношении высоты, определяемой в кило- метрах /барометрическое давление и вы- сота - в километрах /Флота при Совете Министров СССР.</p>		<p>28. When flying within the territory of the Soviet Union of foreign aircraft must maintain communication in accordance with the instructions and on frequencies /wave-length/ prescribed by the General Department of Civil Air Fleet under the Coun- cil of Ministers of the USSR.</p>	
		<p>Летчик летательного судна без помощи дис- петчера должен соблюдать следующие правила: а) в отношении высоты, определяемой в кило- метрах /барометрическое давление и вы- сота - в километрах /Флота при Совете Министров СССР.</p>		<p>29. Customs inspection of aircraft arriving from and departing for foreign countries, of their cargoes as well as of the luggage and hand baggage of passengers and mail must be carried out in accordance with customs regu- lations operating in the USSR. When entering or leaving the USSR, no aircraft may land or take off without clearance from the appropriate customs offices and frontier control passage stations.</p>	
29.		<p>29. Иностранное летательное судно, прибывающее из иностранной страны и выходящее из иностранной страны, подлежащее на всех этапах, а также ба- за и в воздушном пространстве и в воздушном пространстве СССР таможенному контролю. Летчик летательного судна при входе в СССР и при вы- ходе из СССР в воздушное пространство и в воздушном пространстве СССР должен соблюдать следующие правила:</p>		<p>30. If, as a result of emergency, the crew of a foreign aircraft is forced to land in a place other than the prescribed basin and atmospheric conditions are not indicated above, immediately inform the appropriate Air Traffic Control Service which will take the corresponding measures to secure the safety</p>	
30.		<p>30. Если экипаж иностранного летательного судна вынужден в связи с чрезвычайными обстоятельствами совершить посадку в месте, отличное от указанного в указании атмосферных условий, немедленно сообщить в аэропорт, в котором совершается посадка, и получить разрешение на посадку.</p>			

altitude and the time of passage over radio markers.

6. В случае вынуждения из облаков после достижения максимальной высоты, до которой установлено снижение при пробитии облака, пилот/инженер/командир корабля обязан прекратить снижение и набрать безопасную высоту.

7. В случае, если самолет, находясь в зоне ожидания, получает разрешение на посадку, пилот/инженер/командир корабля обязан прекратить снижение и набрать безопасную высоту. После получения разрешения на посадку пилот/инженер/командир корабля обязан прекратить снижение и набрать безопасную высоту. После получения разрешения на посадку пилот/инженер/командир корабля обязан прекратить снижение и набрать безопасную высоту.

ПРАВИЛА ПО ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ

1. При полетах по установленной воздушной линии пилот обязан строго придерживаться линии пути. Вдоль трассы воздушной линии 20 м/до 10 м на каждой стороне от линии пути. Отклонение от установленной маршрута воздушной линии не допускается.

2. В случае потери двухстороннего связи с землей во время полета в облаках и за облаками - пилот в район аэропортов с интенсивным движением самолетов.

3. При нарушении двухсторонней связи пилот обязан прекратить полет и вернуться на базу. Если возобновить двухстороннюю связь не удалось, в зависимости от ситуации пилот обязан прекратить полет и вернуться на базу. Если возобновить двухстороннюю связь не удалось, в зависимости от ситуации пилот обязан прекратить полет и вернуться на базу.

4. Если радиосвязь установлена при вынужденной посадке, пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. Если радиосвязь установлена при вынужденной посадке, пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. Если радиосвязь установлена при вынужденной посадке, пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения.

5. В случае вынужденной посадки на территории аэродрома пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. В случае вынужденной посадки на территории аэродрома пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. В случае вынужденной посадки на территории аэродрома пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения.

6. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения.

7. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения.

8. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения.

9. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения.

10. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения.

11. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения. При уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения.

6. In the event there are still clouds at the maximum altitude established for breaking down clouds/airport landing minima/, the pilot-in-command must stop descending and pull up to a safe altitude /OCLL/.

7. In the event an aircraft in the holding pattern anticipate being compelled to land immediately, the pilot-in-command shall inform the matter to the aerodrome approach controller. After receiving clearance for an extraordinary landing and information on the barometric pressure at aerodrome elevation and on the meteorological and air situation, the pilot-in-command breaks down clouds at the instructions of the approach controller in accordance with the extraordinary approach chart or with the operating regular instrument approach chart.

FLIGHTS ON THE AIRWAY

1. Crews flying on an established air line must strictly adhere to the route. The width of airways is 20 kilometres /10 kilometres on either side of their centre-line/. No deviation from the established route of the air line is permitted.

2. In case of communication failure while flying in or above clouds, aircraft may not approach the area of an airport with heavy air traffic.

3. In case of two-way communication failure the pilot-in-command must take all the steps to restore the communication. If unable to restore such communication and when in need of receiving necessary information, the pilot-in-command must organise the listening watch of ground and aircraft radio stations by the crew providing that the airborne receiver is serviceable.

4. If the communication failure occurs during flight in VFR, the pilot-in-command must fly in VFR to the aerodrome of destination. If unable to continue such flight the aircraft must return to the aerodrome of departure or land at the nearest alternate aerodrome.

5. In case of communication failure the change of flight from VFR to IFR is forbidden.

6. If the communication failure occurs during flight in IFR, the pilot-in-command must take the steps to fly in VFR. If unable to fly in VFR, the pilot-in-command must fly only to the aerodrome of destination in accordance with the flight plan. In this case the pilot-in-command must maintain the given flight level until he is over a radio facility of the aerodrome of destination.

7. Flight to an alternate may be authorised only when meteorological conditions at the alternate aerodrome are much more favourable and enable to fly in VFR at the safe height or when the arrival of aircraft with completely lost communication is forbidden at the airport of destination.

8. If after the change of course the given flight level is unfavourable, the pilot-in-command shall climb to the next flight level favourable to the new course.

9. Flying personnel operating flight on an airway must be firmly aware of: route and in the holding point; the order of navigation facilities to be used during a flight;

10. instrument approach and landing charts for alternate aerodromes;

11. During flight, crews must:

- точно выполнять все указания диспетчера/инженера/командира корабля, предоставляющего информацию о состоянии воздушной обстановки;

- немедленно за изменением погоды, развитием опасных метеорологических явлений немедленно прекратить полет и набрать безопасную высоту;

- при полете в зоне интенсивного движения самолетов строго соблюдать установленную ширину трассы;

- после получения разрешения на посадку пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

- при уходе с линии в условиях интенсивного движения самолетов пилот обязан сообщить вынужденную посадку в аэропорт назначения;

RAC 2-2
20/03/80

- precisely comply with all the instructions of the Air Traffic Control Service providing control to the flight;

- watch the changes in the weather and the development of dangerous meteorological phenomena and immediately inform the Air Traffic Control Service;

- aircraft following a line of landmarks are required to keep the right of the line;

- by - pass aircraft on the right at a distance of not less than 200 metres;

- when two aircraft are flying head on along parallel headings and at the same altitude, they must branch off on the left side of each other at a distance of at least 200 metres /each turns to the right/;

- when two aircraft meet at intersecting heading and at the same level, the crew that sees the other aircraft on the left side decreases altitude, while the crew seeing the other aircraft from the right side shall climb;

6. All crews establishing contact with the Area Control Service report on their position, altitude, ground speed, actual meteorological conditions of the flight and time of passage over or arrival at the airport and receive from ACC:

- clearance /or prohibition/ to pass over or proceed to the airport of landing;

- data on the actual weather in the area of the airport of passage or landing;

- flight instructions in the area of the Air Traffic Control Service in the area of the airport of passage or landing;

- reports on the movement of other aircraft /time, position and flight altitude/ if there is a possibility of their "meeting the given aircraft".

7. When above clouds, aircraft must fly at an altitude of at least 200 metres above the upper cloud boundary, while when below clouds at an altitude of not less than 50 metres below the lower boundary of the clouds.

RULES OF RADIO COMMUNICATION BETWEEN AIRCRAFT AND AREA, APPROACH AND AERODROME CONTROL

1. Communication by radio-telephone is conducted in a clear-cut language precisely, lucidly, briefly and understandably.

During radio-telephone communication, the following rules must be observed:

a/ before opening air-to-air radio communication, it must be determined whether the other is free, remembering that when the order of communication is disrupted either by ground workers or by aircraft crews direction of the movement of aircraft is disregarded;

b/ the speed of transmitting separate letters, words and figures must be constant and slightly slower compared with the usual conversational speed. Excessive slowness should not be permitted as that lowers the quality of the communication;

c/ a high tone is easier to distinguish than a low tone;

d/ the voice must be of a moderate and constant pitch;

e/ the intervals between words must be identical;

f/ to make figures clear, they must be pronounced distinctly with an emphasis on the last syllable.

2. Минимум обязательных связей командира корабля:

a/ с АТС аэропорта вылета:

- запрос разрешения на взлет;
- запрос разрешения на посадку;
- доведение о наборе самолетов заданной высоты полета;
- доведение о выходе из района аэропорта;

b/ с РАС по маршруту полета:

- доведение о ходе самолета в РАС из АТС вылета и в зоне контрольного полета;
- доведение о наборе самолетом заданного потолка;
- доведение о пролете контрольных пунктов, оборудованных радиотехническими средствами;
- доведение о встрече самолета с опасными метеозонами;
- о пересечении государственной границы.

Командир корабля обязан за 15 - 20 минут до выхода в государственную границу определить свое местонахождение, установить связь с соответствующей РАС государства, в районе которого будет производиться полет; передать доведение о своем местонахождении, расчетном времени пролета государственной границы, метеосведениях и получить подтверждение о приеме сигнала в предельных условиях полета.

О фактическом времени пересечения государственной границы.

Примечание: В процессе всего полета экипаж прослушивает эфир на волне микрофонного канала РАС.

в/ с АТС аэропорта пролета:

- доведение о времени входа в район аэропорта;
- доведение о времени пролета над РИТ аэропорта;
- доведение о времени выхода из района аэропорта.

г/ с АТС аэропорта посадки:

- доведение о времени входа в район аэропорта;
- доведение о выходе на РИТ зоны ожидания;
- доведение о выполнении элементов маневра при выходе на посадку.

ДОШЕЛЕНИЕ СИГНАЛА ПРИ ВЫХОДЕ С СВЯЗИ С РАС

1. При выходе самолета из района аэропорта экипаж вылет/ экипаж сигнала обязан довести диспетчеру РАС через микрофонную радиостанцию время входа в РАС, высоту и условия полета.

Доведение о начале связи экипажа в заданном аэропорту экипаж должен быть передано диспетчеру РАС одновременно с началом связи экипажа в диспетчерскую заданной вышки.

2. Если экипаж находится над контрольными пунктами, оборудованными радиотехническими средствами, экипаж сигнала обязан передать диспетчеру РАС доведение о ходе полета над пунктом, высоте и условиях полета.

2. The minimum of compulsory communications of pilot-in-command:

a/ with aerodrome control service of the airport of departure:

- request for clearance to taxi out the aircraft;
- request for clearance to take-off;
- report that the aircraft has reached the prescribed flight altitude;
- report that the aircraft has left the area of the airport;

b/ with the Area Control Service on the route of flight:

- report on the aircraft's entry into the Area Control Service from the TMA of the aerodrome of departure and on taking the master direction;
- report on the aircraft reaching the prescribed flight level;
- report on passage over reporting points equipped with radio-technical facilities;
- report on hazardous weather conditions;
- on aircraft crossing the state border.

The pilot-in-command must, 15-20 minutes before approaching the state border: determine his position, establish contact with the appropriate Area Control Service of the state through whose territory the aircraft will fly; transmit a position report estimated time of crossing the state border and weather conditions, and receive confirmation of the reception of his aircraft and of the pending flight conditions.

On the actual time of crossing the state border.

NOTE: Throughout the flight, the crew listens in on the frequency of the Area Control Service telephone station.

c/ with the Air Traffic Control of the Airport over which the aircraft passes:

- report on the time the aircraft enters the area;
- report on the time the aircraft flies over the airport reporting point;
- report on the time the aircraft leaves the TMA of the airport;

d/ with the Air Traffic Control of the airport of landing:

- report on the time the aircraft enters the TMA of the airport;
- report on approach to holding point;
- report on fulfillment of the elements of manoeuvring while making an approach-to-land procedure.

В доведение диспетчеру РАС, передачу которого экипаж докладывает, экипаж обязан сообщать время выхода в РАС, высоту и условия полета, а также о наличии связи с вышкой диспетчер РАС.

REPORTING FROM AIRCRAFT IN CONTACT WITH AREA CONTROL SERVICE /РАС/

1. When an aircraft leaves the TMA of the airport of departure, the crew must report to the ACC controller through the telephone radio station the time the aircraft enters the FIR, the altitude and the flight conditions.

The time the flight altitude is changed and the aircraft reaches the prescribed flight altitude must be immediately reported to the ACC controller.

Reports on the time the aircraft flies over reporting points equipped with radio-technical facilities must be made to the ACC controller as soon as the aircraft passes these points. The report must indicate the time the aircraft flies over the point, the altitude and the flight conditions.

2. При выходе с обсервации для полета метеосведениями (гроза, обледенение, туман и т.д.), а также с условиями погоды, не предусмотренными прогнозом, экипаж сигнала сообщает в РАС: характер, интенсивность, район и направление перемещения данного метеоявления.

3. Данные о погоде экипаж корабля в полете получает по пути базирования РАС микрофонным каналом.

Кроме этого, экипаж предоставляется базой или непосредственно экипажем данных о погоде в аэропортах по маршруту полета, независимо от сроков циркулярных передач погоды.

Прием циркулярных передач и прогнозирование на волне микрофонного канала РАС производится бортрадом.

Когда бортрадом занят сборщик метеосводки или радионавигационный, то на это время РАС - 5 мин./ командир корабля или на его указание второй пилот обязан слушать эфир на волне микрофонного канала РАС на протяжении 5 минут, а ночью и при ухудшении прогноза коротких волн - на протяжении радиомолчания радиостанции аэропорта базирования РАС.

5. В случаях, когда циркулярная передача и передача микрофонной радиостанции не слышна, экипаж самолета обязан установить с РАС контрольную связь.

Если контрольная связь установлена не удается, использовать другие микрофонные радиостанции РАС и телеграфную радиостанцию РАС.

Когда же и по этим каналам связь с РАС не удается установить, экипаж в установленный срок через радиопередатчик, расположенный в пункте базирования РАС.

6. За 10 - 15 мин. до пересечения границы экипаж РАС экипаж самолета обязан уточнить свое местонахождение путем использования радиосредств или путем запроса РАС.

7. Доведение о пролете границ смежных РАС экипаж сигнала передает через телеграфную радиостанцию РАС.

Сначала доведение передается диспетчеру РАС, в район, который передергивает сигнал, а затем доведение входа в РАС, высоту и условия полета.

В доведение диспетчеру РАС, передачу которого экипаж докладывает, экипаж обязан сообщать время выхода в РАС, высоту и условия полета, а также о наличии связи с вышкой диспетчер РАС.

8. Если телеграфные радиостанции смежных РАС работают на одной частоте, доведение о пересечении границы РАС может быть передано в один свая свая путем взаимно одновременно двух радиостанций, не имея доведения и получения каталитов.

В тех случаях, когда доведение для смежной РАС о пересечении границы РАС не может быть передано через телеграфную радиостанцию, экипаж сигнала не должен прерывать связь с РАС, передавая которой он находится, и передергивать через нее необходимые доведения.

Одновременно с этим экипаж самолета обязан установить связь с РАС, в пределах которой будет находиться, через радиопередатчик аэропорта базирования этой РАС. Связь с радиопередатчиком производится до тех пор, пока не будет установлена надежная связь по радиотелефону с РАС.

2. When flight hazardous weather conditions (thunderstorm, icing, fog and so forth) as well as weather conditions not foreseen by the forecast are encountered, the crew of the aircraft reports to the ACC on the character, intensity, area and direction of the given meteorological phenomenon.

3. Pilot-in-command receives weather reports (TMA) on the aerodrome where the RAC is based twice an hour through the aircraft radio-telephone ACC station.

In addition, the crew may, when necessary, request information about the weather in the aerodrome en-route, irrespective of the schedule of the broadcast.

4. The aircraft radio operator receives the ACC broadcasts on the telephone frequency of the ACC station.

The time 15-20 minutes/ the radio operator is busy with weather reports or with weather reports or with getting his radio bearing, pilot-in-command or, on his instructions, the co-pilot must listen in the ACC microphone frequency of the master receiver during the daylight, while at night and when wave-length conditions deteriorate - to the non-directional radio beacon of the ACC base airport over the radio compass receiver.

5. In the event the general call and the broadcasts of the microphone radio station cannot be heard, the crew of the aircraft must establish meter communication with the ACC.

If the meter communication cannot be established, use must be made of another ACC microphone radio station of the ACC telephone radio station.

When communication with the ACC cannot be opened through any one of these channels, contact must be made through the direction finding station at the ACC base.

6. 10-15 minutes before intersecting the boundary of an adjoining FIR, the crew must check their position through radio facilities or by requesting the ACC.

7. The crew of an aircraft must, through the telephone radio station of the ACC report the time they intersect the boundary of an adjoining FIR.

At first the report is transmitted to the ACC officer in the area over which the aircraft is flying with indication of the time the aircraft enters the FIR, altitude and flight conditions.

In the report to the controller whose area the aircraft is leaving, the crew must indicate the time the boundary has been intersected, altitude and flight conditions as well as if they are in contact with the ACC lying ahead.

8. If the telegraph radio stations of the adjoining ACC are working on the same frequencies, the report on the intersection of the FIR boundary may be transmitted in one sentence by simultaneously calling two radio stations, transmitting reports and receiving clearances.

In cases when the report for the adjoining ACC on the intersection of the FIR boundaries cannot be transmitted through the telegraph radio station, the crew of the aircraft must maintain contact with the ACC, whose area it is leaving, and transmit through it all the necessary reports.

At the same time, the crew of the aircraft must contact the ACC, into whose area they have entered, through the direction finding station at the ACC base airport. Contact with the direction finding station must be maintained until reliable communication is established with the ACC through the radio telephone.

RAC 2-3
20/03/80

9. При затруднении в установлении связи с РАС экипаж самолета обязан прибегнуть к помощи других самолетов, которые имеют связь с РАС. В таких случаях экипаж должен сообщить РАС, работая на его волне с микрофонной радиостанцией РАС, в пределах которой самолет находится.

10. За 15 мин. до входа в район АДС экипаж самолета обязан уточнить свое местонахождение и высоту скорости и по запросу РАС сообщить ей эти данные и получить от нее условия входа в район аэропорта.

Если запрос от РАС не поступает, не позже 10 мин. до входа в АДС, экипаж должен войти в район аэропорта.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАДАНИЯ ПРИ ВХОДЕ В РАЙОН АДС АЭРОПОРТА ПОСЛЕДНИЙ

1. При входе самолета в район аэропорта экипаж обязан установить связь с КДП, получить от него разрешение на вход в район аэропорта и условия полета. После этого экипаж должен сообщить РАС о входе в район аэропорта, включая связь с КДП и получить от него согласие на прекращение связи с РАС.

Пример:

Командир корабля	Руководитель полетов, диспетчер
1. Волга, я 4409, выхожу на связь.	4409, я Волга, Вел слушай.
2. Волга, я 4409, 10.00 выхожу в АДС в облаках, высота 1500, курс 10.20.	4409, я Волга, подождем высоту 1500 на дальний прикол, Вам сообщить самолет зайдет 1200, высота 10.00, высота облаков 200, видимость 3, скорость ветра 6 м/с, давление 762,5, погода по системе ОДН с МС 240.

Волга, я 4409, пошел, подождем 1500.

3. Волга, я 4409, 10.20, прошал дальний прикол, высота 1500.

4. Волга, я 4409, пошел, зашел 1200.

5. Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500.

6. Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500.

7. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

8. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

9. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

10. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

11. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

12. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

13. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

14. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

9. When there is difficulty in establishing communication with the ACC, the crew of the aircraft must fall back upon the assistance of other aircraft, which are in communication with the ACC and also of telephone radio stations of remote ACC working on the same wave length as the telephone radio station of the ACC in whose area the aircraft is flying.

10. 15 minutes before entering the TMA, the crew of aircraft must check their position and ground speed and, by request of the ACC, transmit these data and receive from the ACC the instructions for entering the TMA of the airport. If such a request is not received from the ACC, the crew must, at least 10 min. before entering the area of the Airport Control Service, request instructions for entering the area.

REPORTS FROM CREWS IN COMMUNICATION WITH THE CONTROL SERVICE OF THE AIRPORT OF LANDING

1. When an aircraft enters the area of an airport, the crew must contact the Approach Control Service and obtain clearance to enter the TMA and flight instructions. After this, the Area Control Service Officer is informed that the aircraft has entered the TMA and that there is contact with the Approach Control Service and is requested permission to cut communication with the ACC.

Example:
Pilot-in-command Traffic Control Officer
1. Volga-This is 4409 4409-This is Volga.
Calling for contact. You are in contact.
2. Volga-This is 4409. 4409-This is Volga.
Have entered ACC in Approach at altitude 1500 towards LO. Aircraft heading towards you at altitude 1200. Weather at 1000: cloud ceiling 200, visibility 3, drizzle. Wind north-west 6 m/sec, pressure 762.5. Instrument landing from Mag. 042 deg.

Volga-This is 4409.
Roger. Approach 1500.
3. Volga-This is 4409. 4409-This is Volga.
1020 have passed LO. Descend to 1200. Altitude 1500.
Volga-This is 4409.
Roger. Descend to 1200.

4. Volga-This is 4409. 4409-This is Volga.
Roger. Descend to 900.
5. Volga-This is 4409. 4409-This is Volga.
Descend to 600. Contact start.

Volga-This is 4409.
Roger. Descend to 600.
6. Volga-Start, this is 4409. Roger. Take up approach position at 1035.
7. Volga-Start-This is 4409. Altitude 600. Start. You are cleared to approach for instrument landing from Mag. 042 degrees, pressure 762.5, cloud base 1500, visibility 3000 metres, rain, left drift 5 deg.

Volga-Start-This is 4409. Roger. Approaching for landing. Pressure 762.5.

8. Volga-Start, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

9. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

10. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

8. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

9. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

10. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

11. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

12. Волга-Старт, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, пошел, подождем 1500.

Волга, я 4409, пошел, зашел 1200.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

Волга, я 4409, прошал дальний прикол, высота 1500, курс 10.20, прошал дальний прикол.

RAC 2-4
20/03/60

8. Volga-Start-This is 4409. This is Volga-Start. You are Procedure turn. Bearing cleared for landing. 242 degrees.

9. Volga-Start-This is 4409. This is Volga-Start. Roger. Observing. 4409-This is Volga-Start. Observing /too much to the left/ too much to the right/ go back to down wind leg/ 4409-This is Volga-Start. You are cleared to land. Taxi to the right /to the left/ by runway 5 to air terminal.

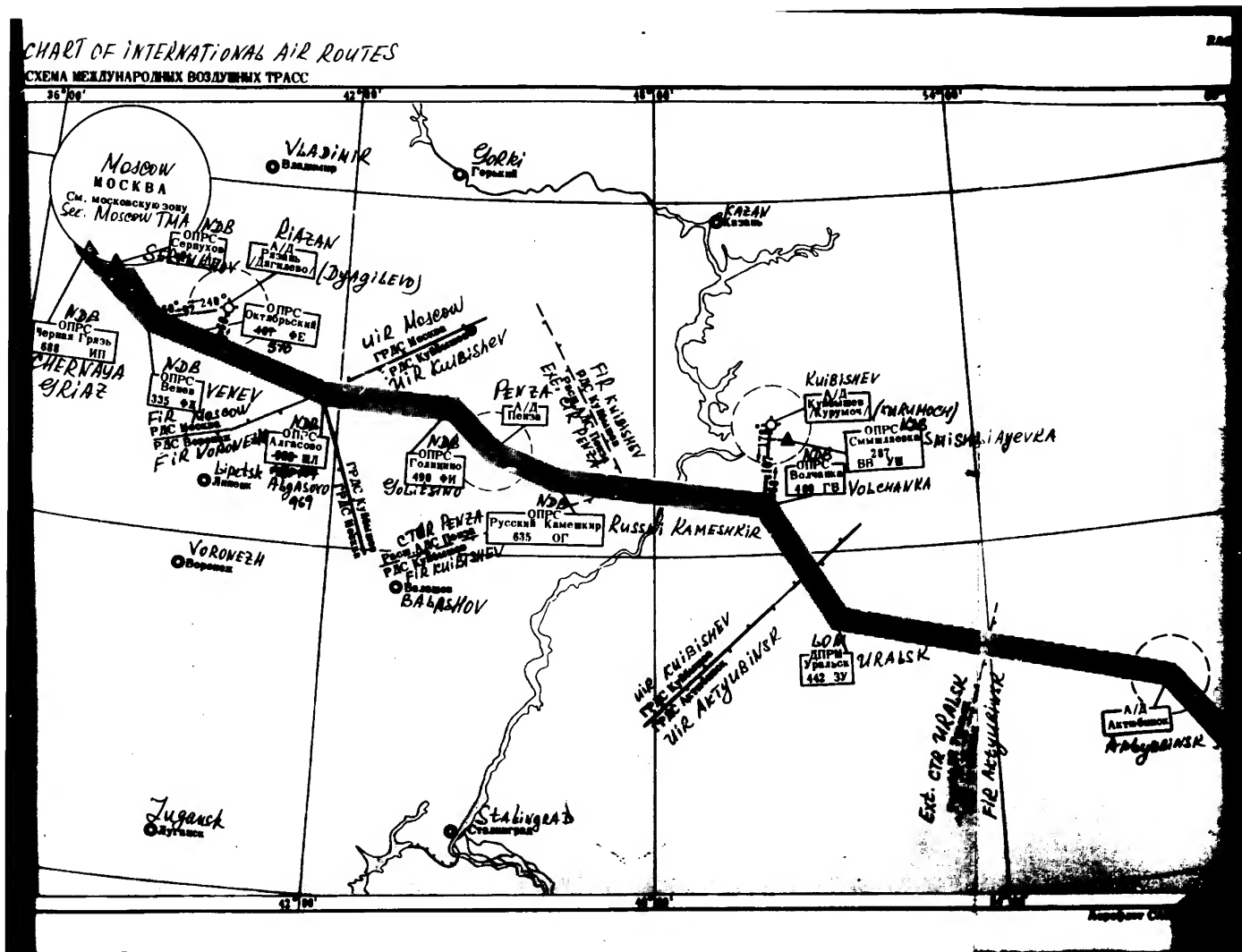
Volga-Start-This is 4409. Roger. 15. 4409-This is Volga. Taxi into the second row at instructions from the officer on duty.

Volga-This is 4409. Roger.

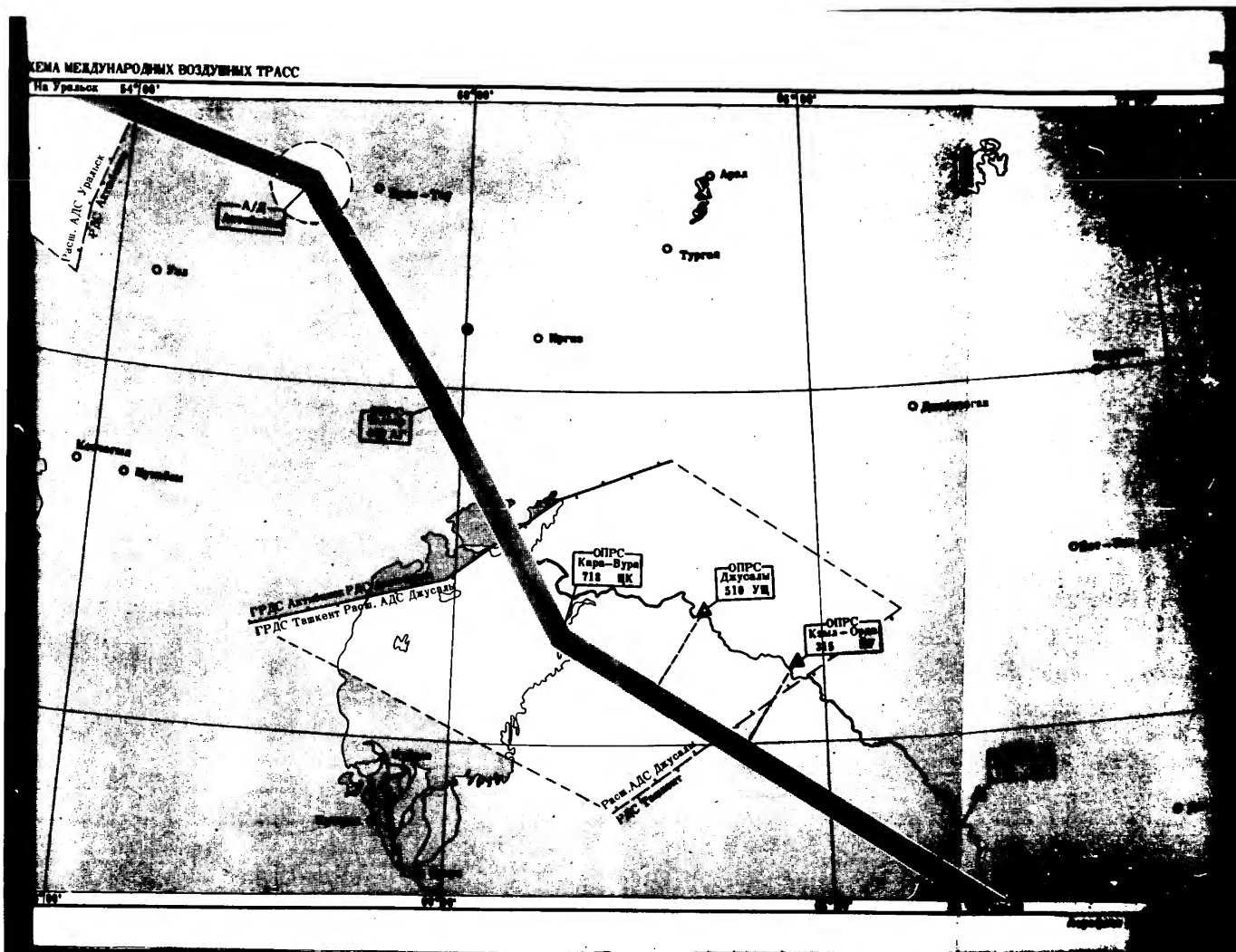
VERTICAL SEPARATION OF AIRCRAFT IN FLIGHTS WITHIN U.S.S.R. TERRITORY.

-Flight levels are established:
-When airways and routes lead from true track angles within limits exclusively from 0° to 179°-400 m., 1200m., 1800m., and so on to 6000m after every 600m. of altitude beginning from 6000m-6000m., 8000m., 10000m., 12000m., 14000m. and so on after every 2000m.

-When airways and routes lead from true track angles within limits exclusively from 180° to 359°-900m., 1500m., 2100m. and so on to 5700m. after every 600m. of altitude beginning from 7000m.-7000m., 9000m., 11000m., 13000m., 15000m. and so on after every 2000m.

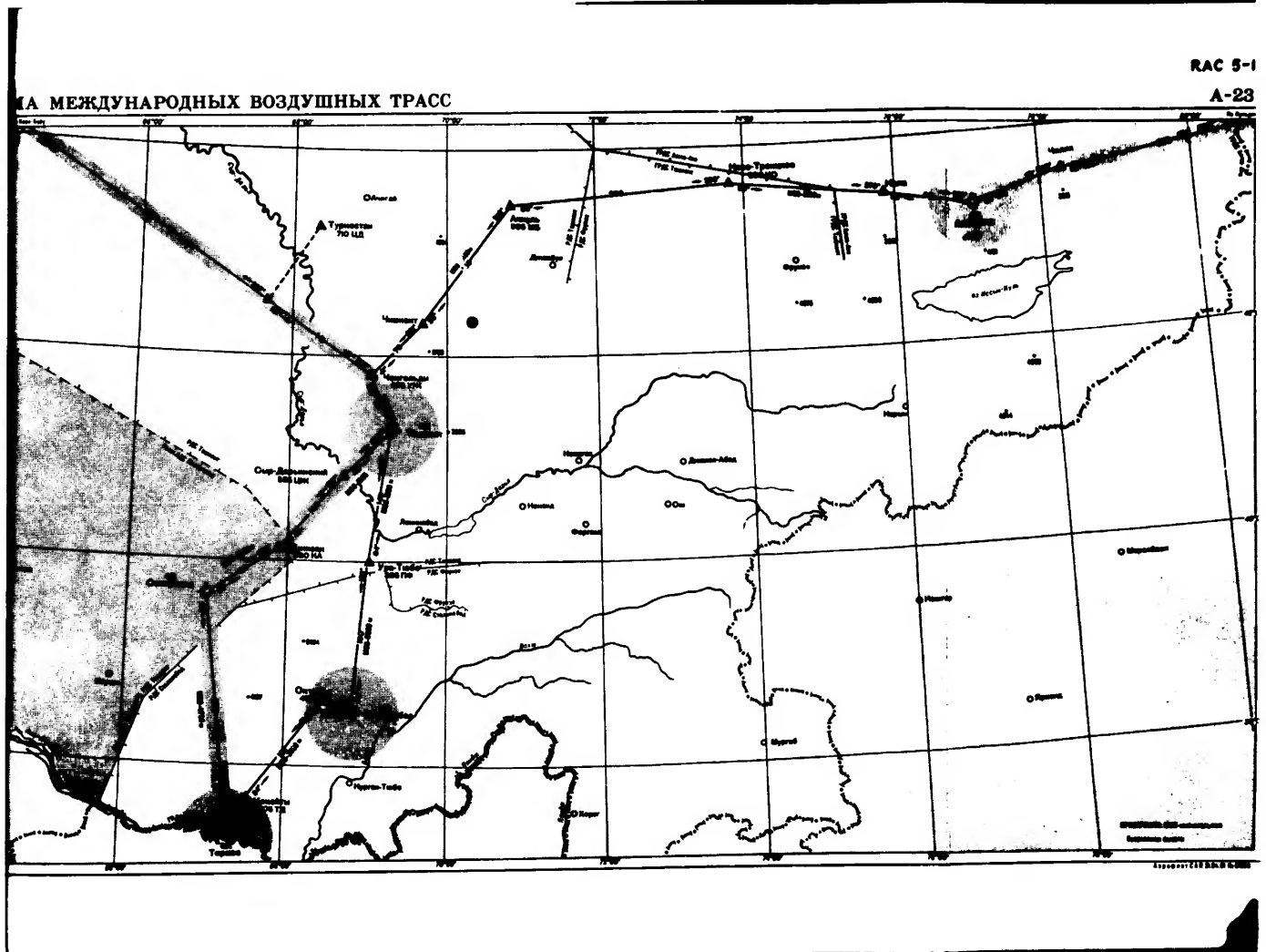


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ
FLIGHT RULES
WITHIN MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA

Установлены следующие правила полетов в
Московской воздушной зоне:

I. Общие положения

I.1. Полеты в Московской воздушной зоне
ведутся в строгом соответствии с настоя-
щими правилами, которые обязательны для всех
самолетов, выполняющих полеты в Мос-
ковской воздушной зоне.

I.2. Экипажи несут ответственность за
строгое соблюдение правил и режима полетов,
установленных для входа, выхода и полета по
коридорам Московской воздушной зоны.

Самолеты-нарушители будут принуждаться к
немедленному выходу на маршрут или к посадке
на ближайший аэродром.

II. Входы в Московскую воздушную зону

2.1. Самолеты могут входить в Московскую
воздушную зону только с разрешения диспетчер-
ской службы Московского ГРДН или РДН, от ко-
торых обязаны получить условия входа в Моско-
вскую воздушную зону.

2.2. Для поршневых самолетов.

2.2.1. Самолеты, идущие с направления
Восток, Дуки и Восточная, следуют на ОПРС Болот-
ное на заданных диспетчерской службой уровнях,
но не выше 2400 м, выходят на ОПРС Климентье-
во. После полета ОПРС Климентьево по указ-
анию диспетчерской службы Восточная, само-
леты следуют на высоте не выше 2400 м на ОПРС
Восточная; от ОПРС Восточная самолеты, идущие
на аэродром Жуковское, выходят на ОПРС Оча-
ковское, а самолеты, следующие на аэродром Вере-
тинское - на ДНП аэродром.

2.2.2. Самолеты, идущие с направления
Запад, следуют на ОПРС Восток, а с направления
Восток на ОПРС Восток, далее на заданных уров-
нях, но не выше 3600 м выходят на ОПРС Оча-
ковское, откуда по указанию диспетчерской службы
идут на аэродром Жуковское, а самолеты, следующие
на Восточная, после про-

The following new approach and departure
procedures are established within Moscow TMA:

1. General Instructions

1.1. Flights within Moscow Terminal Control
Area are performed in strict accordance with
the present rules, compulsory for all crews
of aircraft which perform their flights
Within Moscow Terminal Control Area.

1.2. The crews of aircraft are responsible
for exact compliance with the flight rules
and flight instruction, established for entry,
exit and flight along the corridors of
Moscow TMA. Aircraft-violators will be forced
to enter the route or to land at the nearest
airstream immediately.

2. Entry into Moscow Terminal Control Area

2.1. Aircraft may enter Moscow TMA only
with Traffic Control clearance of Moscow ATC
or ACC, from which they must get instructions
to enter Moscow TMA.

2.2. For piston aircraft.

2.2.1. Aircraft operating inbound flights
from the directions of Volikovo Lodi and Vi-
tolet shall head for Rylyi HSB, then at
flight levels, prescribed by Traffic Control
with the upper limit 2400 m, they pass over
Klimontyev HSB. After passing Klimontyev
HSB according to the instruction of Shennostie-
vskiy ATC, aircraft shall head at an altitude
with the upper limit 2400 m for Ivanovo HSB;
from Ivanovo HSB aircraft, proceeding
to Vnukovo airstream, pass over Opalish HSB
and aircraft proceeding to Shennostyevskiy air-
stream, pass over airstream LON.

2.2.2. Aircraft operating inbound flights
from the direction of Kiev shall head for
Tukovsk HSB and from the direction of Tushino
- for Vyazovsk HSB, then at prescribed flight
levels with the upper limit 3600 m they pass

лета ДПРН Жуково, через ОПРС Оманька, по указанию диспетчерской службы Вереметьево, выходят на ДПРН аэродрома.

2.3. Для самолетов с ТРП и ТМЛ.

2.3.1. Самолеты, идущие на заданных высотах в направлении Великие Луки и Витебска от ОПРС Белый и с направления Клева от ОПРС Елизов с разрешения Московского ГРАД со снижением выходят на ОПРС Климентьевское на высоте не ниже 6000 м и не ниже 4800 м. Затем самолеты, направляющиеся на аэродром Вереметьево, следуют со снижением, но не ниже 3600 м, на ОПРС Ивановское и далее на ДПРН аэродрома. Самолеты, направляющиеся на аэродром Жуково, пролетают ОПРС Ивановское на высоте не ниже 5000 м и далее без снижения по указанию диспетчерской службы Жуково - на ДПРН аэродрома.

2.3.2. Самолеты, идущие с направления Ташкент от ОПРС Бонес с разрешения Московского ГРАД со снижением, но не ниже 3900 м, выходят на ОПРС Серпухов, откуда по указанию диспетчерской службы Жуково следуют на ДПРН Жуково, а самолеты, направляющиеся в Вереметьево - через ОПРС Оманька следуют на ДПРН Вереметьево.

В. ВЫХОД ИЗ МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЫ

3.1. Для самолетов с поршневыми двигателями.

3.1.1. Самолеты, вылетающие с аэродрома Вереметьево в направлении Великие Луки и Витебска, следуют с набором заданного змелона, но не ниже 2700 м, на ОПРС Осташево. Пролет транзитом ОПРС Ивановское не ниже 2400 м.

3.1.2. Самолеты, вылетающие с аэродрома Вереметьево в направлении Клева и Ташкента, по указанию диспетчерской службы Вереметьево следуют до ОПРС Оманька, а от ОПРС Оманька через ДПРН Жуково по указанию диспетчерской службы, с набором заданного змелона следуют по прямой на ОПРС Чурман Грязь и далее по установленным маршрутам на ОПРС Елизов или ОПРС Бонес.

3.1.3. Самолеты, вылетающие с аэродрома Жуково в направлении Великие Луки и Витебска выходят на ОПРС Оманька на высоте 900-1500 м, затем следуют на ОПРС Ивановское на высоте не ниже 2400 м, не снижая высоты и курса полета,

over Serpukhov HDB; from Serpukhov HDB according to the instruction of Vnukovo ATC they pass over Vnukovo LO H and aircraft proceeding to Sheremetyevo after passing Opalikh HDB and then Vnukovo LO H, shall head for airdrome LO H according to the instruction of Sheremetyevo ATC.

2.3. For jet and turboprop aircraft.

2.3.1. Aircraft operating inbound flights at prescribed flight levels from the direction of Velikiye Luki and Vitebsk from Rylyi HDB and from the direction of Kiev from Vnukovo HDB with clearance of Moscow ATC, shall pass over Klimontyevsk HDB descending, at an altitude with the upper limit 8000 m and the lower limit 4800 m. Then aircraft operating inbound flights to Sheremetyevo shall descending head for Ivanovskoye HDB with the lower limit 3600 m and then for airdrome LO H. Aircraft operating inbound flights to Vnukovo pass over Ivanovskoye HDB at an altitude with the lower limit 5000 m and then without descending they head for airdrome LO H according to the instruction of Vnukovo ATC.

2.3.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Tashkent from Vyusov HDB with clearance of Moscow ATC head for Serpukhov HDB descending with the lower limit 3900 m, then according to the instruction of Vnukovo ATC, they head for Vnukovo LO H, and aircraft operating inbound flights to Sheremetyevo, passing Opalikh HDB head for Sheremetyevo LO H.

3. Departure from Moscow Terminal Control Areas.

3.1. For piston aircraft.

3.1.1. Aircraft departing from Sheremetyevo in the direction of Velikiye Luki and Vitebsk shall head for Ostashevsk HDB climbing to the prescribed flight level with the upper limit 2700 m. Passage over the beam of Ivanovskoye HDB shall be made with the upper limit 2400 m.

3.1.2. Aircraft departing from Sheremetyevo in the direction of Kiev and Tashkent according to the instruction of Sheremetyevo ATC, head for Opalikh HDB and from Opalikh HDB passing Vnukovo LO H according to Central Traffic instruction climbing to prescribed flight level, they head straight for Churman Grys HDB and then they head for Tashkent or Vyusov HDB on the established routes.

3.1.3. Aircraft departing from Vnukovo in the direction of Velikiye Luki and Vitebsk

летит 20 километров, затем с набором заданного змелона, но не ниже 2700 м, выходят на ОПРС Осташево. Затем самолеты на ОПРС Чурман Грязь по указанию от ДПРН Жуково и далее по указанию § 3.1.2.

3.2. Для самолетов с ТРП и ТМЛ.

3.2.1. Самолеты, вылетающие с аэродрома Вереметьево в направлении Великие Луки, Витебска и Ташкента со снижением выходят на ОПРС Климентьевское с набором змелона на ОПРС Осташево, с пролетом транзитом ОПРС Ивановское на высоте не ниже 3600 м, ОПРС Осташево не ниже 5000 м, далее с набором заданного змелона на ОПРС Белый или ОПРС Елизов.

3.2.2. Самолеты, вылетающие с аэродрома Вереметьево в направлении Ташкента по указанию диспетчерской службы Вереметьево, следуют на ОПРС Оманька, далее по указанию диспетчерской службы Жуково следуют на ДПРН Жуково, затем с набором заданного змелона на ОПРС Чурман Грязь и далее на ОПРС Бонес. Пролет ОПРС Чурман Грязь на высоте не ниже 2400 м.

3.2.3. Самолеты, вылетающие с аэродрома Жуково в направлении Великие Луки и Витебска выходят с аэродрома на высоте не ниже 4000 м, следуют на ОПРС Ивановское с пролетом транзитом ОПРС Оманька не ниже 5000 м, затем с набором заданного змелона на ОПРС Осташево, далее с набором на ОПРС Белый на высоте заданного змелона.

Выход самолетов на ОПРС Чурман Грязь осуществляется от ДПРН Жуково и далее, как указано в § 3.2.2.

IV. РАЙОНАМИ В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ

4.1. Значения самолетов, следующих в Москву на 15-20 минут до вылета в Московскую воздушную зону должны получить разрешение на полет в установленную зону, в зависимости от высоты полета, от Московского ГРАД или ГРАД.

4.2. По указанию диспетчерской службы змелона полетов зон радиолокация на диспетчерские зоны диспетчерской зоны аэродрома Вереметьево с диспетчерской зон аэродрома Жуково.

pass over Opalikh HDB at the altitude of 900-1500 m, then head for Ivanovskoye HDB at an altitude with the upper limit 2400 m; then they maintained the former heading and altitude at a distance of 20 km; then climbing to the prescribed flight level with the upper limit 2700 m, they shall head for Ostashevsk HDB. Aircraft head for Churman Grys HDB from Vnukovo LO H and then as it is mentioned in § 3.1.2.

3.2. For jet and turboprop aircraft.

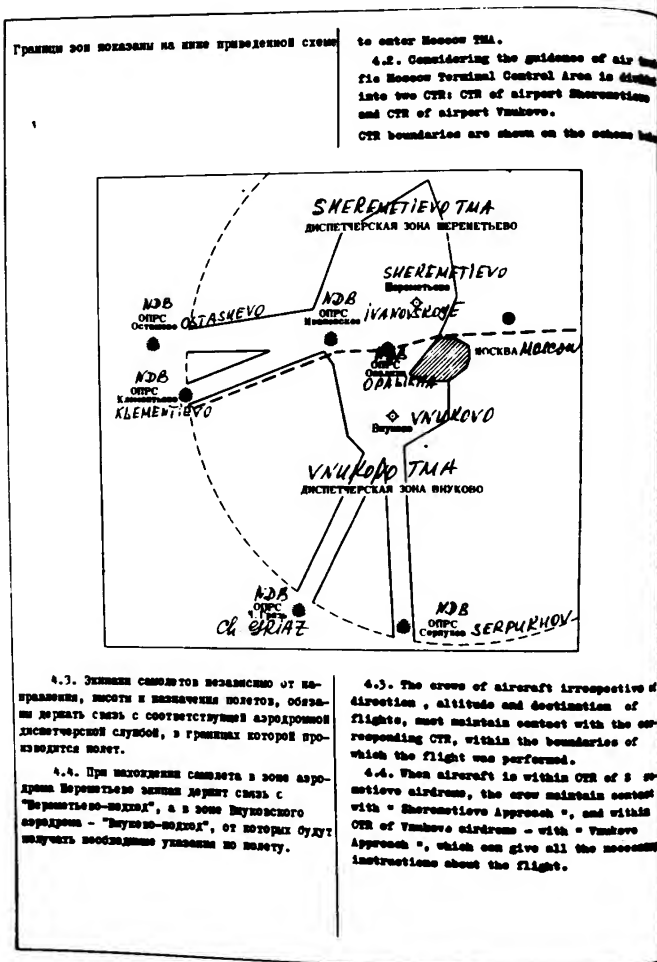
3.2.1. Aircraft departing from Sheremetyevo in the direction of Velikiye Luki, Vitebsk and Kiev in accordance with the scheme of departure from Sheremetyevo head climbing to the flight level for Ostashevsk HDB, passing the beam of Ivanovskoye HDB at an altitude with the lower limit 3600 m, Ostashevsk HDB - with the lower limit 5000 m, then climbing to the prescribed flight level they head for Rylyi HDB or Vnukovo HDB. Passage over Rylyi HDB and Vnukovo HDB shall be made at the altitude of the prescribed flight level.

3.2.2. Aircraft departing from Sheremetyevo in the direction of Tashkent according to the instruction of Sheremetyevo ATC head for Opalikh HDB then according to the instruction of Vnukovo ATC, they head for Vnukovo LO H. Then climbing to the prescribed flight level they head for Churman Grys HDB and then for Vyusov HDB. Passage over Churman Grys HDB shall be made at an altitude with the lower limit 4000 m.

3.2.3. Aircraft departing from Vnukovo in the direction of Velikiye Luki and Vitebsk, depart from the airdrome at an altitude with the lower limit 4000 m, then head for Ivanovskoye HDB passing the beam of Opalikh HDB with the lower limit 5000 m, then climbing to the prescribed flight level they head for Ostashevsk HDB, then they pass over Rylyi HDB at the altitude of the prescribed flight level. Aircraft head for Churman Grys HDB from Vnukovo LO H and further as it is mentioned in § 3.1.2.

4. Radiocommunication in Moscow Terminal Control Areas.

4.1. The crew of aircraft proceeding to Moscow must 15-20 minutes before entering Moscow HDB get clearance from Moscow ATC or ATIS, depending on the altitude of flight.



Leopoldo C.M. Zs. Os. A. R. CUSTO

Address	Location	Elevation	NMT	NMT Dimensions	Surface	Lighting		Remarks
						Approved	Threshold	
Attilah	3 km South of Attilah	+280	127-307 10-410 10-410	2000 x 100 1400 x 100 1400 x 100	Grass	157x	M	
Attilah	10 km North of Attilah	+270	90-430 12-196	2800 x 60 1100 x 45	Concrete	230x	M	
Yubere	10 km South of Yubere	+204	068-448 016-196	3000 x 80 3050 x 60	Concrete	M	M	
Karabek	15 km North of Karabek	+138	58-438	2500x60-60	Concrete	230x	M	
Samarkand	3 km North of Samarkand	+674	098-478	2500 x 800	Grass	098x	M	
Shalimad	10 km North of Shalimad	+783	086-466	2700 x 60	Concrete	86x	M	
Tababek	10 km North of Tababek	+482	076-456	3000 x 60	Concrete	M	M	
Tarman	1 km North of Tarman	+309	045-425	1000 x 300	Grass	M	M	
Blamun	10 km North of Blamun	+130	064-444	2500 x 80	Concrete	M	M	
Shalimad	10 km North of Shalimad	+130	064-444	2500 x 80	Concrete	M	M	

INTERNATIONAL AIRPORTS

Address	Location	Elevation	NMT	NMT Dimensions	Surface	Lighting		Remarks
						Approved	Threshold	
Attilah	3 km South of Attilah	+280	127-307 10-410 10-410	2000 x 100 1400 x 100 1400 x 100	Grass	157x	M	
Attilah	10 km North of Attilah	+270	90-430 12-196	2800 x 60 1100 x 45	Concrete	230x	M	
Yubere	10 km South of Yubere	+204	068-448 016-196	3000 x 80 3050 x 60	Concrete	M	M	
Karabek	15 km North of Karabek	+138	58-438	2500x60-60	Concrete	230x	M	
Samarkand	3 km North of Samarkand	+674	098-478	2500 x 800	Grass	098x	M	
Shalimad	10 km North of Shalimad	+783	086-466	2700 x 60	Concrete	86x	M	
Tababek	10 km North of Tababek	+482	076-456	3000 x 60	Concrete	M	M	
Tarman	1 km North of Tarman	+309	045-425	1000 x 300	Grass	M	M	
Blamun	10 km North of Blamun	+130	064-444	2500 x 80	Concrete	M	M	
Shalimad	10 km North of Shalimad	+130	064-444	2500 x 80	Concrete	M	M	

2.1.14. В северо-западной части в окрестности аэродрома прожекторные установки высотой 23 м.

2.1.15. Здание на расстоянии 1500 м азимут 25° высотой 25 м.

2.1.16. В районе прожекторных установок высотой 23 м.

Высота препятствий и азимуты даны относительно центральной точки аэродрома.

2.1.17. В полосе подхода на посадку с НК-62° азимут ДНН высотой 20 м и азимут ДНН высотой 13 м от уровня порога НК 06.

2.1.18. В полосе подхода на посадку с НК-242° на расстоянии 2200 м от порога НК 24 азимут азимут до 30 м.

2.1.19. В полосе подхода на посадку с НК-196° на расстоянии 2500 м от порога НК 02 азимут азимут до 10 м, а на расстоянии 1400 м азимут до 20 м.

2.1.20. В полосе подхода на посадку с НК-196° на расстоянии 1700 м от порога НК 20 азимут ДНН высотой 2 м, а на расстоянии 1200 м азимут азимут до 3 м и азимут ДНН высотой 23 м от уровня порога НК 20.

3. Радио и светотехническое оборудование

3.1. На аэродроме имеются следующие радио и светотехнические средства:

3.1.1. Четыре системы ООИ и КСОН для предупреждения опасности и выхода на посадку с посадочным курсом 62°, 242° и 16°, 196°.

3.1.2. Радиолокационная система посадки /ТОИ/ для управления полетом самолетов с порога и порога вылета самолетов /900-1200 м/ и вылета самолетов на посадку с посадочным курсом 62°, 242° и 16°, 196°.

3.1.3. УКВ радиолокаторы, расположенные в центре аэродрома.

3.1.4. Системы НК с НК-196°.

3.1.5. Помехозащитные УКВ радиостанции для управления полетом в Нормальной Зоне и в районе аэродрома.

КВ радиостанции для управления движением самолетов на аэродроме и на маршруте при отходе от аэродрома УКВ радиостанции.

3.1.6. Световое оборудование с магнитными курсами 62°, 62°, 196° и 16°, состоит из световых индикаторов типа «бегущая точка».

2.1.14. Flood light installations on the side of aerodrome in the area of parking place height 23 m.

2.1.15. Building at 1500 m, 25° TWR, height 25 m.

2.1.16. Flood light installations in the area of apron, height 23 m.

Height of obstructions and bearing are related to the aerodrome reference point.

2.1.17. LON masts height 20 m and LON masts height 13 m above the runway threshold /06/ level in the approach to land area, 62° M.

2.1.18. Ravine up to 30 m deep in the approach to land area, 242° M at 2200 m from threshold of runway 24.

2.1.19. Ravine up to 10 m deep in the approach to land area, 16° M, at 250 m from threshold of runway 02 and a wood at 1400 m, height up to 20 m.

2.1.20. Localiser masts, height 2 m, in the approach to land area, 196° M at 170 m from threshold of runway 20, ravine up to 3 m deep and LON masts, height 23 m above the level of runway threshold /20/ at 1800 m from threshold of runway 20.

3. Radio and lighting system facilities.

3.1. There are the following radio and lighting system facilities at aerodrome:

3.1.1. Four systems each of which consists of 2 HSB's and localiser-glide path to break clouds and land 62°, 242° M and 16°, 196° M.

3.1.2. Radar landing system to guide the flights of aircraft at 900 and 1800 m as well as to bring an aircraft for landing with 62°, 242° M and 16°, 196° M.

3.1.3. VDP's located in the centre of aerodrome.

3.1.4. ILS system with 196° M.

3.1.5. VHF radio towers for guidance of flights in the Normal Zone and in the aerodrome area.

КВ radiostations to guide the movements of taxiing aircraft at aerodrome and as reserve in the event of VHF radio failure in aircraft.

3.1.6. Lighting system equipment with 62°, 62°, 196° and 16° M. Lights are of high intensity of running lighting type.

4. Район аэродрома

4.1. При полетах по прямоугольному маршруту экипажи должны проявлять максимальную осторожность, т.е. в районе аэродрома расположено другие аэродромы, на которых могут проводиться полеты.

4.2. Для ожидания очереди на посадку установлены четыре зоны ожидания, которые являются с дальним радиостанциями каждого курса посадки.

Зона ожидания № 1 с НК-242°

Зона ожидания № 2 с НК-196°

Зона ожидания № 3 с НК-196°

Зона ожидания № 4 с НК-16°

4.3. Одновременно используется одна из указанных зон ожидания в соответствии с посадочным курсом.

Полеты в Зонах ожидания № 1, 2, 4 выполняются по левому прямоугольному маршруту, а в Зоне № 3 по правому прямоугольному маршруту.

4.4. В Зонах ожидания самолеты выносятся на высоту через 300 м до высоты 6000 м, а на высотах свыше 6000 м через 1000 м по высоте, эквивалентная высоте установки на высоте 760 мм ртутного столба.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Пользование Зонами ожидания № 3 для самолетов с ТРД и ТВД производится по указанию диспетчерской службы аэродрома Внуково.

5. Подход к аэродрому и полеты в районе аэродрома

5.1. Полеты в визуальных условиях.

5.1.1. Заход на посадку в визуальных условиях производится по прямоугольному маршруту на высоте 300 м для поршневых самолетов и 400 м для реактивных самолетов.

При посадке с магнитными курсами 16°, 62° и 242° полет выполняется с левым разворотом, с магнитным курсом 196° с правым разворотом. Высота полета отсчитывается по давлению над уровнем аэродрома.

5.2. Подход к аэродрому осуществляется на заданных диспетчерской службой высотах строго по указанным на схемах маршрутам. Отклонение от маршрута полета в Зоне аэродрома Внуково ЗАПРЕЩЕНО.

5.3. Любое изменение маршрута и высоты полета может быть сделано только с разрешения диспетчерской службы.

4. Airport area.

4.1. When flying on rectangular route pilots should display the maximum caution because in the area of airport there are other aerodromes at which flights can be performed.

4.2. To perform holding procedures and to wait for its turn to land, four holding areas are established which are under the control of locators outer for each course of landing.

Holding area № 1, 242° M

Holding area № 2, 62° M

Holding area № 3, 196° M

Holding area № 4, 16° M.

4.3. At one time only one of the above mentioned holding areas may be used in accordance with the course of landing.

Flights in holding areas № 1, 2, 4 are executed on left rectangular route and in holding area № 3 on right rectangular route.

4.4. When flying up to 6000 m the vertical separation between aircraft at 300 m within holding areas and 1000 m when flying above 6000 m according to the standard altimeter setting system based on the use of an altimeter set to 1013.2 mbs /760 mm mercury/.

WARNING: The holding area № 3 will be used by turbo-jet and turbo-prop aircraft in compliance with the instructions obtained from Vnukovo control service.

5. Approach to aerodrome and flights in the area of airport.

5.1. Flights in visual conditions.

5.1.1. Approach to land in visual conditions will be performed on rectangular route at 300 m for piston aircraft and at 400 m for jet aircraft.

When landing 16°, 62° and 242° M the flight is performed with left turn, and when landing 196° M - with right turn. The flight height is counted above the aerodrome level /QNE/.

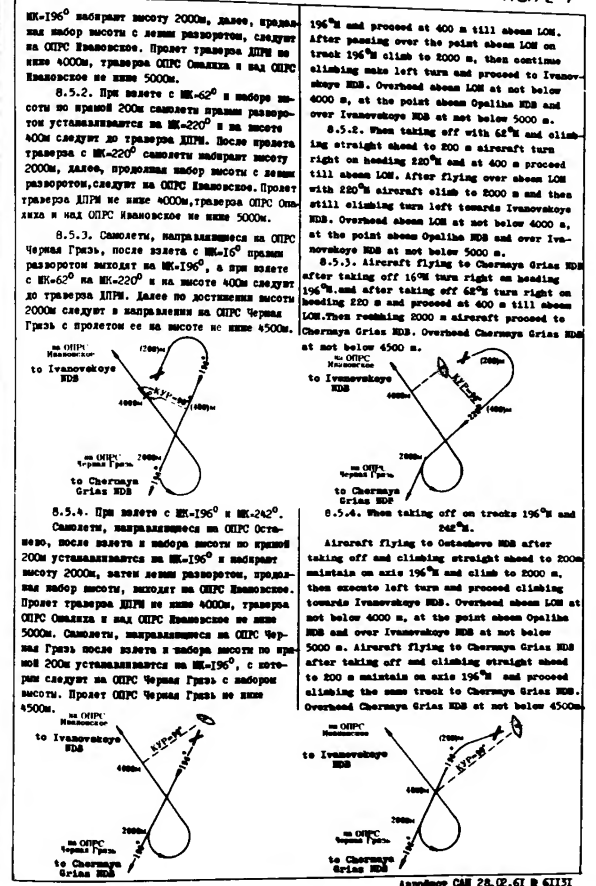
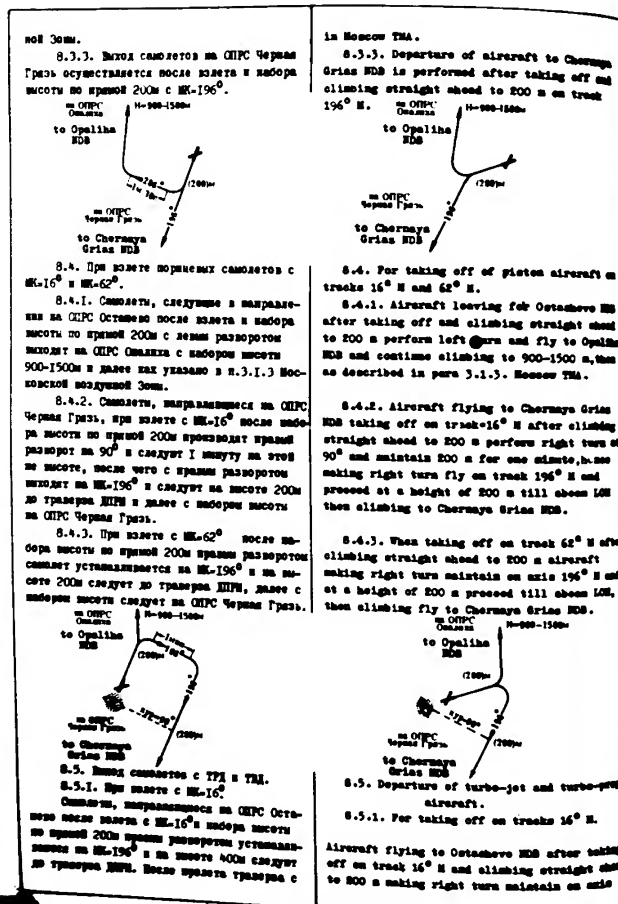
5.2. Approach to aerodrome will be executed at flight levels assigned by control service in strict accordance with routes laid down on charts. It is forbidden to deviate from the flight route in the ZONE of Vnukovo aerodrome.

5.3. Every change of route and altitude may be made only with APC clearance.

<p>5.3. При входе самолетов в диспетчерскую Зону Вукова экипажи обязаны держать связь по радио с диспетчерской службой "Вуково-Водоход" и получать дальнейшие указания по полету.</p> <p>6. Посадка поршневых самолетов</p> <p>6.1. Заход на посадку производится с первого и второго эшелона /900-1200м/ по малому левому или правому прямоугольным маршрутам. Сигналы производятся по давлению от уровня аэродрома. Время полета после первого разворота до начала второго 45 сек. Третий разворот выполняется при КУР-240°-120°, четвертый разворот - на высоте 300м при КУР-285°-75°. Дальнейшее снижение производится с посадочным курсом с расчетом пролета ДПМ на высоте 200м КУР - 60м./с. ИЛИ-196° пролет ДПМ на высоте 180м, ИЛИ - 50м/.</p> <p>6.2. Повторный заход осуществляется на высоте 300м с последующим аналогичным построением маршрута захода на посадку.</p> <p>6.3. При необходимости производится внеочередной посадка из зоны ожидания поршневых самолетов командир экипажа обязан доложить на КПД. При даче экипажу разрешения на внеочередной выход диспетчер КПД обязан сообщить ему высоту нижнего эшелона, до которого он должен снижаться. Получив от КПД разрешение на внеочередной выход, командир экипажа продолжает полет по малому прямоугольному маршруту на заданном эшелоне до момента пролета дальнего правого р/станции. После пролета ДПМ самолет следует с посадочным курсом в течение одной минуты без снижения, затем с этим же курсом снижается с вертикальной скоростью 10м/сек до высоты "разворота". После разворота экипаж выполняет полет по прямоугольному маршруту с последующим снижением до высоты чистого эшелона и с разрешения КПД переходит на связь с аэродромной диспетчерской службой посадки, от которой получает условия посадки. Установив на высоте давление от уровня аэродрома, экипаж выполняет дальнейшее снижение, заход и расчет на посадку.</p> <p>7. Посадки самолетов с ТРД и ТВД</p> <p>7.1. Пролетание облаков и заход на посадку производятся по малому левому прямоугольному маршруту, а при посадке с ИЛИ-196° итали правого прямоугольного маршрута.</p>	<p>5.4. Pilots of aircraft entering in Vukovo control zone, should maintain radio communication with control service "Vukovo Approach" and receive further instructions concerning the flight.</p> <p>6. Landing of piston aircraft.</p> <p>6.1. Approach to land procedure is commenced at 900 or 1200 m and performed on small left or right rectangular route. The descent is executed according to QFE. The flight between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is conducted during 45 sec. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°-120°, the turn on to final leg is performed at 300 m when the course angle is 285°-75°. The further descent is conducted on heading of landing so as to pass over LOM at 200m over LHM at 60 m./Heading of landing-196° and pass over LOM at 180 m, over LHM at 50 m/.</p> <p>6.2. The missed approach procedure is executed at 300 m with the further similar approach to land procedure.</p> <p>6.3. In case an extraordinary landing is necessary for piston aircraft which is within the holding area, the pilot-in-command should report the operator about it. When the pilot-in-command is cleared to land, the operator should advise him the height of lower flight level up to which he should descend. On receiving the permission for the extraordinary landing, the pilot-in-command should continue to fly at the assigned flight level on small rectangular route until passing over LOM. After passing over LOM, aircraft proceeds on heading of landing for one minute without descending, then on the same track descends at 10 m/sec till height of "turning point". After turning, pilot executes the descent flight on rectangular route up to the lower flight level and under clearance obtained from Control TWR maintain radio communication with TWR and receive conditions of landing. Set the altimeter to QFE, pilot performs further descent and approach to land procedure.</p> <p>7. Landing of turbo-jet and turbo-prop aircraft.</p> <p>7.1. Cloud break and approach to land procedure are conducted by means of the left rectangular route. Landing on a track of landing</p>
---	---

<p>7.2. После пролета ДПМ самолет снижается с посадочным курсом в течение двух минут с ИЛИ-196°-242°, 1 мин/30сек с ИЛИ-196°-62° и 1 минуту с ИЛИ-196°-16° до высоты 2800м. По достижении высоты 2800м производится левый или правый разворот на 180° со снижением, строго выдерживая режим - скорость V=500км/час, курс 20°, вертикальная скорость снижения не более 10 м/сек. По окончании разворота высота должна быть 1200м /сторой эшелон/. С разрешения КПД переходит на связь с аэродромной диспетчерской службой посадки, от которой получает условия посадки. Установив на высоте давление аэродрома, продолжает полет по прямоугольному маршруту с пролетом траверза ДПМ на высоте 400м. По достижении КУР-240°-120° выполняется третий разворот с курсом 20°.</p> <p>Четвертый разворот выполняется при КУР-290°-70° на высоте 400м, после чего продолжает снижение с посадочным курсом с расчетом пролета ДПМ на высоте 200м, ИЛИ на высоте 60м./с ИЛИ-196° высота пролета ДПМ 180м, ИЛИ 50м/.</p> <p>7.3. Повторный заход производится на высоте 400м с последующим построением аналогичного маршрута для захода на посадку.</p> <p>8. Выход поршневых самолетов</p> <p>8.1. После вылета с любым курсом экипаж надарает по прямой высоте 200м и переходит на связь с КПД.</p> <p>8.2. Переустановка барометрической шкалы выставляется с величиной атмосферного давления аэродрома вылета на стандартное давление /760мм ртутного столба/ производится после вылета на высоту истинной высоты полета не менее 400м над уровнем аэродрома.</p> <p>8.3. При вылете поршневых самолетов с ИЛИ-196° и ИЛИ-242°.</p> <p>8.3.1. Самолеты следующие в направлении на ОПРС Осташево после вылета с ИЛИ-196° и набора высоты по прямой 200м с правым разворотом на 90° следует 1 мин/30сек, после чего с набором высоты 900-1500м издают на ОПРС Осташево и далее как указано в п.3.1.3. правил Нормальной Водушной Зоны.</p> <p>8.3.2. При вылете с ИЛИ-242° самолеты с правым разворотом издают на ОПРС Осташево. Дальнейший вылет и набор высоты производится согласно п.3.1.3 правил Нормальной Воду-</p>	<p>196° M is conducted by means of the right rectangular route.</p> <p>7.2. After passing over LOM, aircraft descends on headings of landing 196° and 242° M for 2 minutes, on heading 62° M for 1,5 minutes and on heading 16° M for 1 minute to 2800 m, then while descending aircraft turns left or right at 180° strictly adhering to the procedure of descending speed 10 m p.h. angle of bank 20° rate of descent 10 m/sec. On completion of the turn the altitude should be 1200 m /second level/. By the permission of TWR pilot make contact with starting commanding point and receive conditions of landing. Set the altimeter to the pressure of the aerodrome, they continue to fly on rectangular route. Overhead above LOM at 400 m. When the course angle is 240°-120° the turn on to base leg is made with heading 20°. When the course angle is 290°-70° the turn on to final leg is made at 400 m. Descending on heading of landing is made so as to pass over LOM at 200 m and over LHM at 60 m./ Heading of landing-196° M pass over LOM at 180 m and over LHM at 50 m/.</p> <p>7.3. Missed approach is conducted at 400m on the same approach to land route.</p> <p>8. Departure procedure for piston aircraft</p> <p>8.1. After take-off on any heading climb straight to 200 m and make contact with TWR.</p> <p>8.2. The change over of QFE of the departure aerodrome to the standard pressure /760mm mercury/ is performed after taking off and climbing to the height not below 400 m above the aerodrome level.</p> <p>8.3. For take-off on headings 196° M and 242° M.</p> <p>8.3.1. Aircraft proceeding to Ostashevo HDB, after taking off 196° M and climbing to 200 m, turn right at 90° and fly for 1,5 minutes, then climbing to 900-1500 m pass over Opelike HDB and further according to para 3.1.3. of the flight rules in Russian TM.</p> <p>8.3.2. When the course of take-off is 242° M, aircraft turn right and proceed to Opelike HDB. Then the flight will be executed according to para 3.1.3. of the flight rules</p>
--	---

Аэропорт САН 20.02.61 в ГИИО



AGA 3-1
20/05/60

**КРАТКАЯ ИНСТРУКЦИЯ ЛЕТЧИКУ
ПО ПОДХОДУ САМОЛЕТА НА ПОСАДКУ С ПОМОЩЬЮ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ
СИСТЕМЫ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ**

**SHORT INSTRUCTIONS TO THE PILOT-IN-COMMAND
FOR ACCOMPLISHING APPROACH-TO-LAND WITH THE HELP OF GROUND CONTROLLED**

APPROACH SYSTEM /RSP-4/ AT VNIKOVO AIRPORT

Для вылета самолета на посадку по радиолокационной системе командир корабля должен по каналу 710 (св/св 110,1 мГц) передать диспетчеру посадка: "RSP-4 обсервация самолета на посадку по радиолокационной системе".

Заход самолета на посадку с помощью радиолокационной системы складывается из следующих этапов:

1. Выход самолета на аэродром.
2. Построение маневра для выхода на линию посадки.
3. Снижение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

ВЫХОД САМОЛЕТА НА АЭРОДРОМ

Выход самолета, как правило, осуществляется с помощью радиолокационной системы. После чего, в зависимости от очередности, диспетчер посадка выдает команду на посадку по прямоугольному маршруту.

При благоприятной погодной обстановке диспетчер посадка, в зависимости от курса полета, выдает лямбда-команду кратчайшим путем в район третьего разворота или непосредственно на линию посадки.

Самолеты с неисправным радиолокатором, после обсервации из обзорной радиолокационной системы в район аэродрома на безобзорной высоте по командам диспетчера.

**ПОСТРОЕНИЕ МАНЕВРА ДЛЯ ВЫХОДА НА ЛИНЮ
ПОСАДКИ**

Выход самолета на линию посадки /осевая линия ВПП/ может осуществляться:

- a/ по прямоугольному маршруту, если самолет находится в зоне обсервации;
- б/ с маршрута при выходе самолета в район третьего разворота, если при данном курсе полета третий разворот будет выполнен не более чем на 120°;
- в/ с маршрута непосредственно на посадочную линию, если курс полета отклоняется от посадочной не более чем на 30°.

1. При выходе на посадку по прямоугольному маршруту команду самолета подается команда на выполнение разворотов, выдерживая курс следования и заданную высоту.

Например: "RSP-4 - первый разворот, курс 150° - снижайтесь до высоты 300 метров"; "RSP-4 - второй разворот, курс 60°"; "RSP-4 - третий разворот, курс 330°"; "RSP-4 - четвертый разворот, курс - 240°".

2. При подходе самолета в район третьего разворота с маршрута, команду самолета подается команда на выдерживание курса полета в третьем развороте и снижение до заданной высоты.

Например: "RSP-4 - курс 90°, снижайтесь до высоты 300 метров".

При подходе самолета к точке начала третьего разворота, подается команда на разворот, например: "RSP-4 - третий разворот, курс 150° снижайтесь до высоты 300 метров".

In order to accomplish an approach-to-land procedure with the help of RSP-4 the pilot-in-command is to establish communication with the landing controller of the airport and to transmit on 110.1 m/s: "RSP-4, provide approach-to-land with the help of RSP-4".

Approach-to-land with the help of RSP-4 consists of the following stages:

1. Approach to the aerodrome.
2. Execution of manoeuvre in order to head an aircraft to the landing course line.
3. Descent with the heading of landing to a position from which approach-to-land can be accomplished visually.

APPROACH TO THE AERODROME

Approach to the aerodrome as a rule is performed with the help of a radio compass in the direction of the outer locator.

When the aircraft reaches the position of the outer locator the controller gives instructions in accordance with regular succession to head the aircraft to the landing course line along rectangular route (traffic circuit).

If the weather conditions are favourable the landing controller taking into consideration the heading of approach gives instructions to head the aircraft in the nearest way to the base leg or directly to the landing course line.

The aircraft with improper radio compass after being identified by the Surveillance Radar unit is given instructions by the controller to reach the aerodrome keeping the Obstacle Clearance Limit.

**EXECUTION OF MANOEUVRES IN ORDER TO REACH
THE LANDING COURSE LINE**

There are several manoeuvres to reach the landing course line /centre line runway/:

- a/ Traffic circuit, if the aircraft is in holding area.
- b/ From the route to the base leg if the track on the route directly to the landing course line, if the track of the route differs from that of the course line not more than by 30°.

1. When exercising the traffic circuit the aircraft is given instructions to perform prescribed turns, to maintain necessary heading and to take prescribed altitude.

Example: "RSP-4 - first procedure turn, heading 150°; descend to altitude 300 metres"; "RSP-4 - second procedure turn, heading 60°"; "RSP-4 - third procedure turn, heading 330°; descend to altitude 300 metres"; "RSP-4 - fourth procedure turn, heading 240°".

2. When approaching the area of the third procedure turn directly from the route, the aircraft is given the instruction to maintain the heading of approach and to descend to the landing course line.

Example: "RSP-4 - heading 90°, descend to altitude 300 metres".

When approaching the point of commencing of the third procedure turn, the aircraft is given the instruction to perform the turn: for instance: "RSP-4 - third procedure turn, heading 150°, descend to altitude 300 metres".

Sanitized Copy A

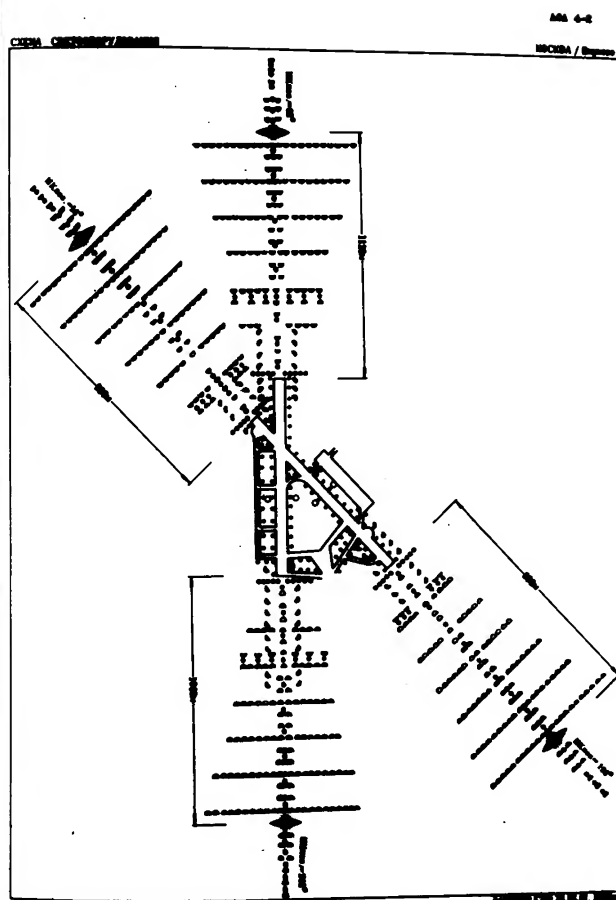
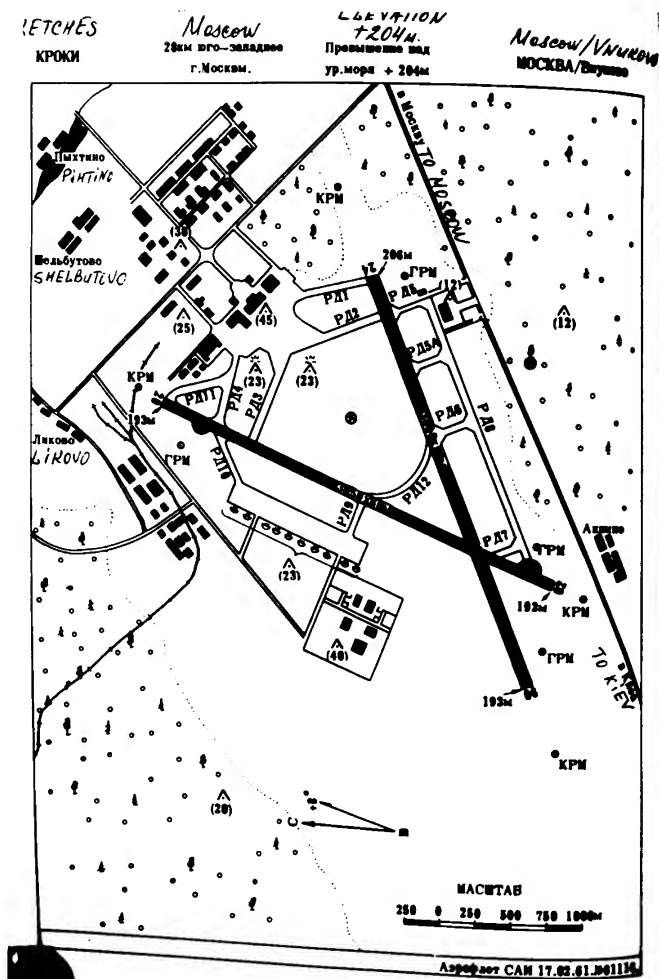
Approved for Release 2010/05

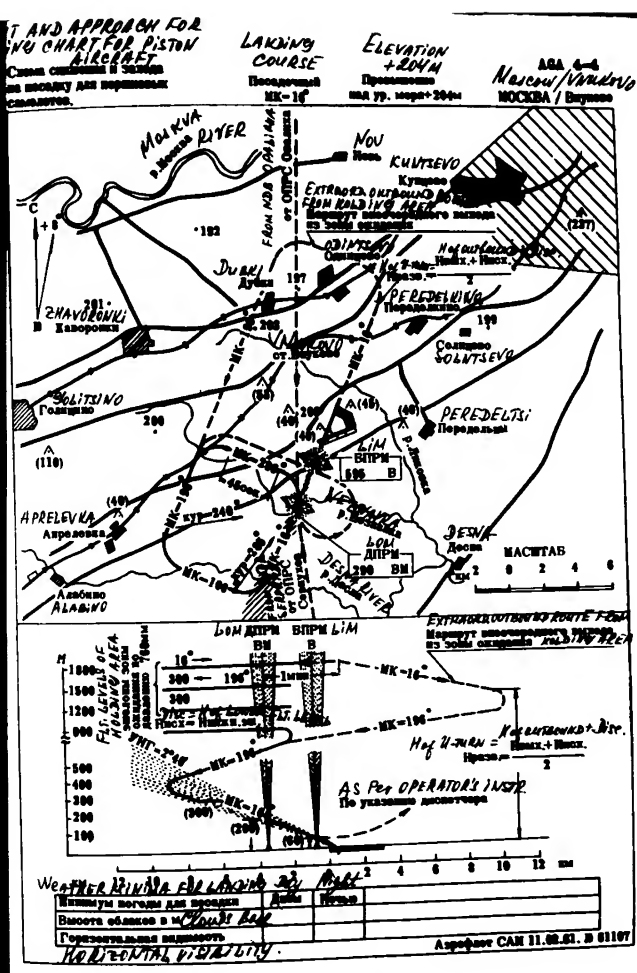
CIA-RDP80T00246A055100150001-3

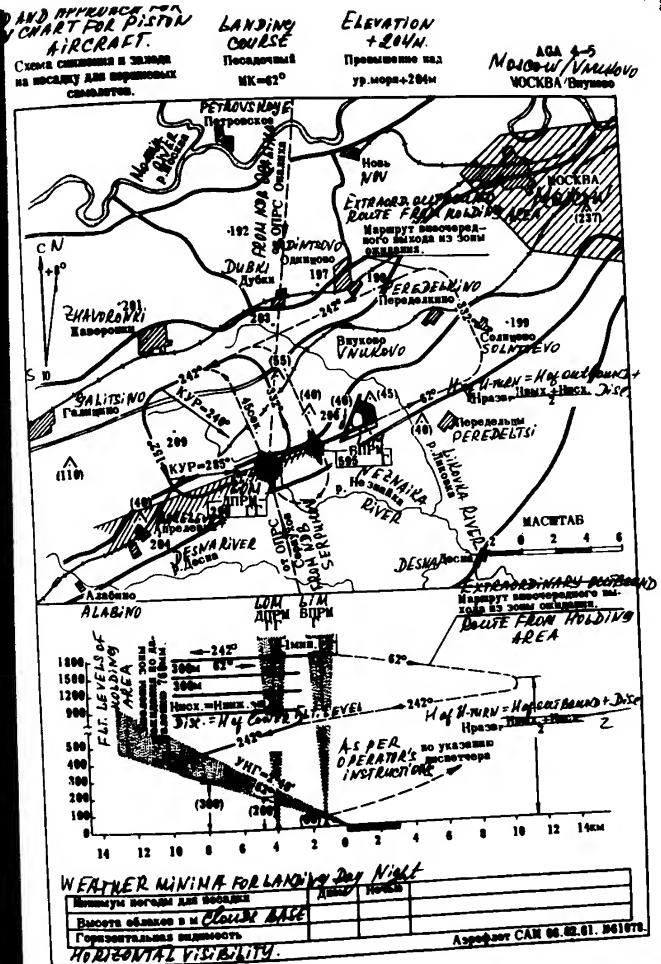
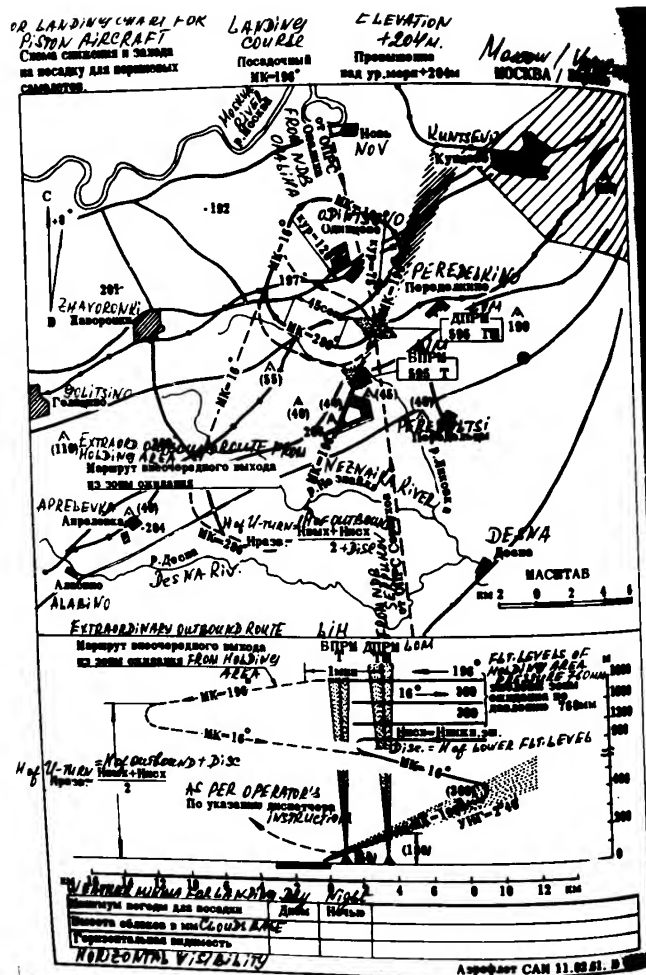
1	2	3	4	5
Старт-Один	БСБ разворот налево курс 66 - Прием.	Start-One	BSB turn left heading 66 /six too/ - Over.	
Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 66 - Прием.	Aircraft	BSB is to turn left heading 66 /six too/ - Over.	
Ожидательный полет и посадка	Старт-Один БСБ на последней прямой - 12 километров от ВПП - Сообщите высоту - Прием.	Final approach-to-land	Start-One BSB on final approach 12 /run too/ kilometers from runway - Report height - Over.	
Самолет	Вас пошла - Высота 300 метров - Прием.	Aircraft	Roger - Height 300 /three zero zero/ metres - Over.	
Старт-Один	БСБ при потере связи держите курс 66 и будьте готовы к маневру с Балхалом - Прием.	Start-One	BSB if radio contact lost maintain heading 66 /six too/ climb 100 metres and revert to Balhal - Over.	
Самолет	Вас пошла - Прием.	Aircraft	Roger - Over.	
Старт-Один	БСБ допускает высоту снижения для этого курса 50 метров по гласиско - Повторите - Прием.	Start-One	BSB obstacle clearance limit 50 /fifty zero/ metres on glide path of this approach - Repeat - Over.	
Самолет	Допускается высота снижения для курса 62 50 метров - Прием.	Aircraft	Obstacle clearance limit for course 62 /six zero/ is 50 /fifty zero/ metres - Over.	
Старт-Один	БСБ с Старт-Один - Последующий курс 62 правый - Как меня слышите - Прием.	Start-One	BSB this is Start - One - Landing heading 62 /six too/ is good - How do you read - Over.	
Самолет	Все пошла - Самишность хорошая /удовлетворительная, прием - Прием. /При плохой связи дальнейшее снижение на посадку не разрешается/.	Aircraft	Roger - Good /satisfactory - Over. If reading is bad further approach-to-land is not allowed/.	
Старт-Один	Вас пошла - На команды не отвечаю БСБ 9 километров от ВПП. БСБ курс короткий провороте минус Москва в заход - Прием. Выход в гласиско - Сейчас снижаться метров /секунду/ к нулю. БСБ на гласиско 7 километров от ВПП - Повторите высоту 3 километров новой курс 67 вправо 3 километров от ВПП - Прием. БСБ на гласиско 67 - 5 километров от ВПП - Какое гласиско 20 метров - Изменяйте скорость снижения - 4 километра от ВПП на входе в гласиско - Повторите высоту 5 километров новой курс 62 влево 5 километров от ВПП - Прием. БСБ на гласиско - Разрешено снижение - Прием. Прогрессе Москва в посадку - 1 километра от ВПП - Сообщите высоту по гласиско - Высота 50 метров - Прием. БСБ берите посадку на себя.	Start-One	Roger - Do not reply to further instructions - BSB 9 /nine/ kilometers from runway - BSB landing is good - Check wheels down and locked - BSB approach descent path - Commence descent now... metres per second I say again ...metres per second - BSB on glide path 7 /seven/ kilometers from runway - Right 5 /five/ degrees new - heading 67 /six seven/ - I say again 67 /six seven/ - 5 /five/ kilometers from runway return - adjust rate of descent - 4 /four/ kilometers from runway returning altitude - on glide path - Turn left 5 /five/ degrees new heading 62 /six too/ - BSB on glide Path - Cleared to land - Obstacle and Class 1-3 /run day/second three - adjust rate of descent - heading 62 /six too/ is good on glide Path - height 50 /fifty zero/ metres- BSB takeover fuel landing - /perform visually/ VFR/.	
Самолет	Прогнозавать посадку визуально/.	Aircraft		

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3









FOR LANDING ON WAKE
FOR PISTON AIRCRAFT

LANDING
COURSE

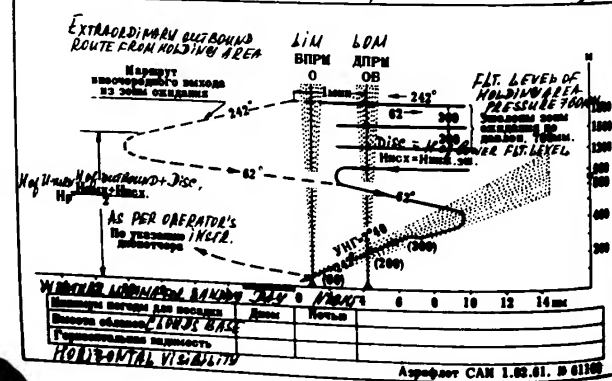
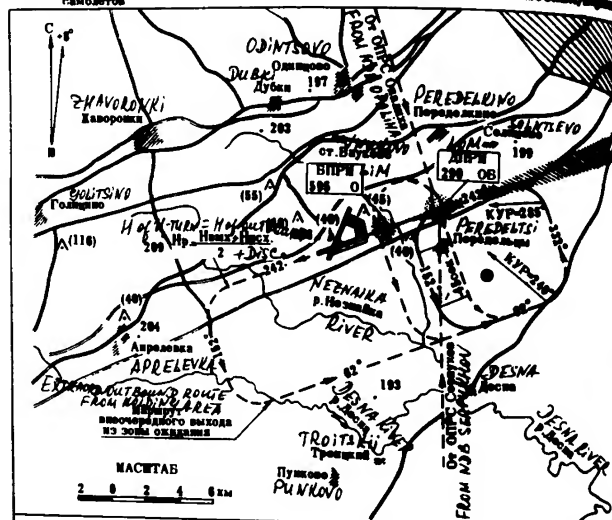
ELEVATION
+204M.

Москва /
МОСКВА / ВПП

Схема сближения и захода
на посадку для поршневых
самолетов

Посадочный
МК-242

Промышлен под
ур. моря +204м.



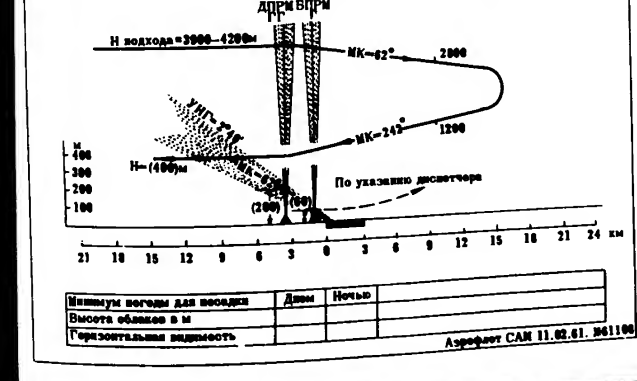
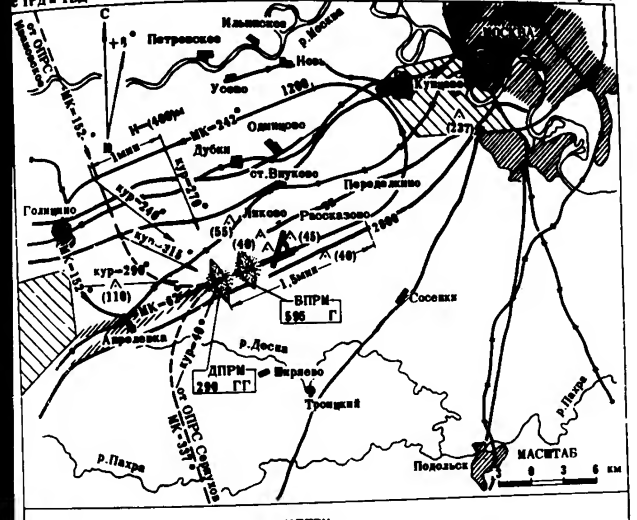
FOR JET AND TURBOJET AIRCRAFT

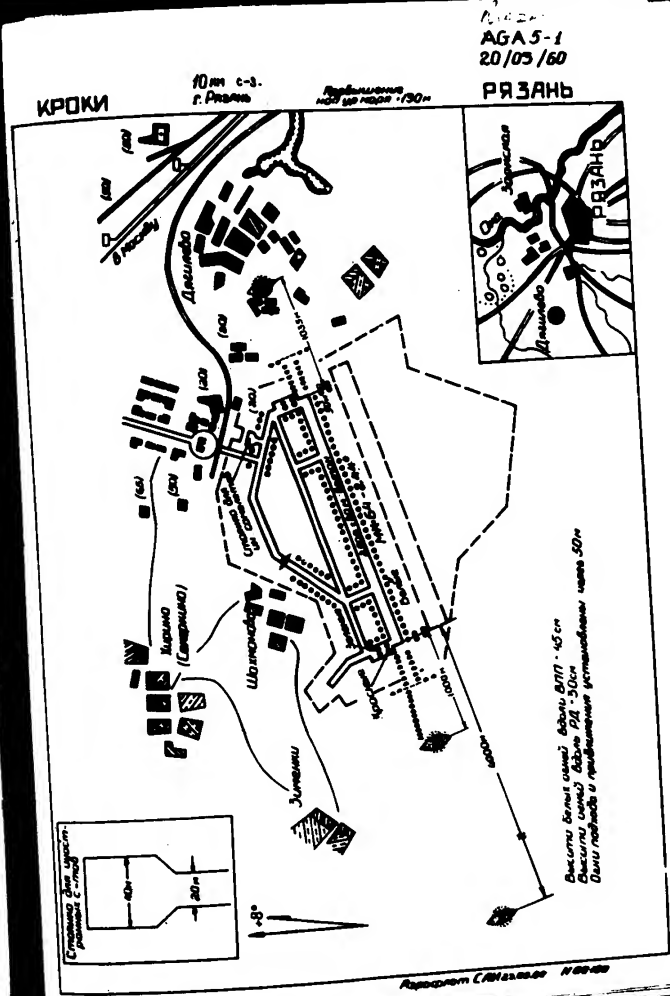
Схема сближения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД

Посадочный
МК-62

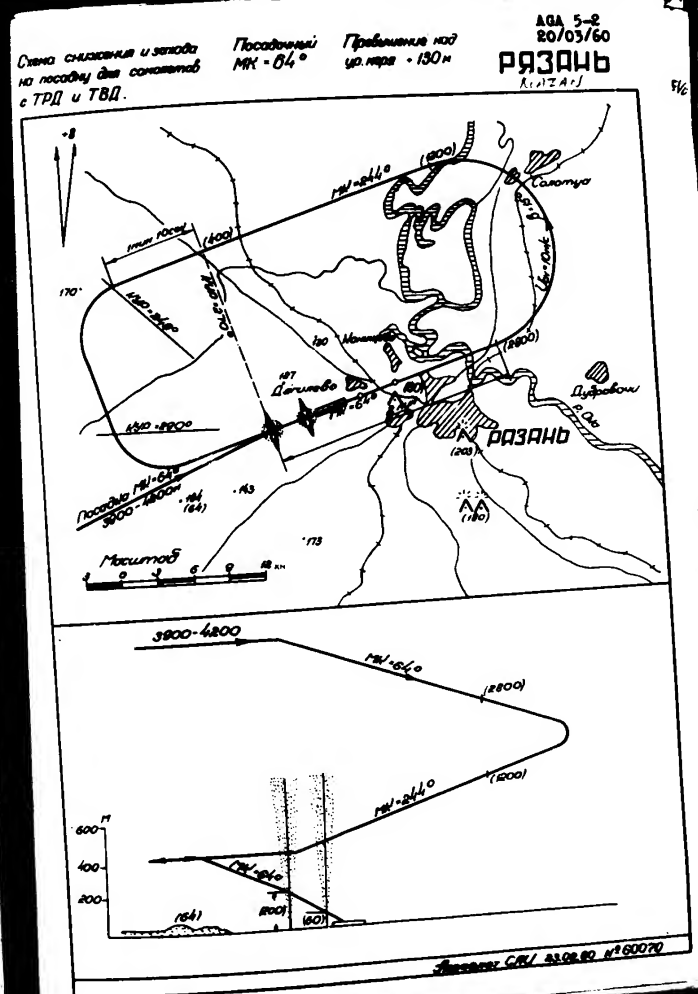
Промышлен под
ур. моря +204м

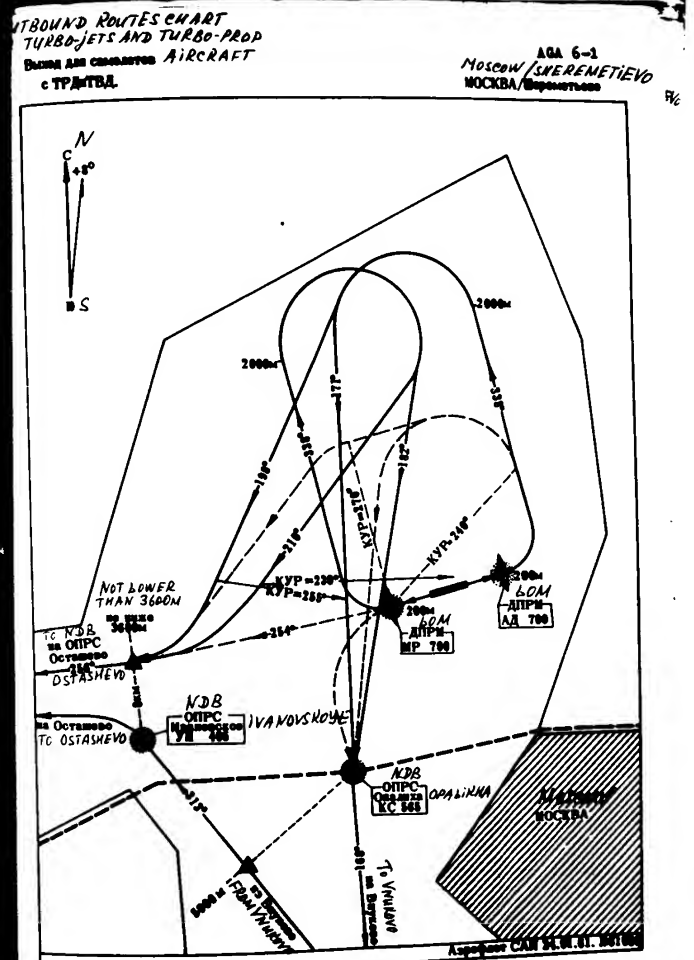
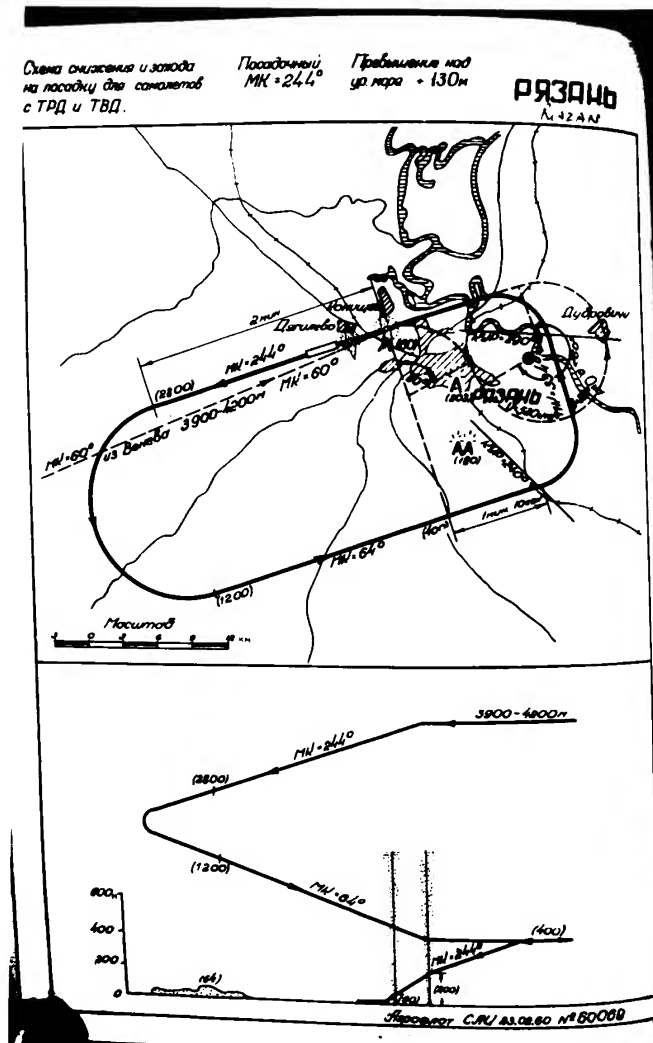
Москва /
МОСКВА / ВПП





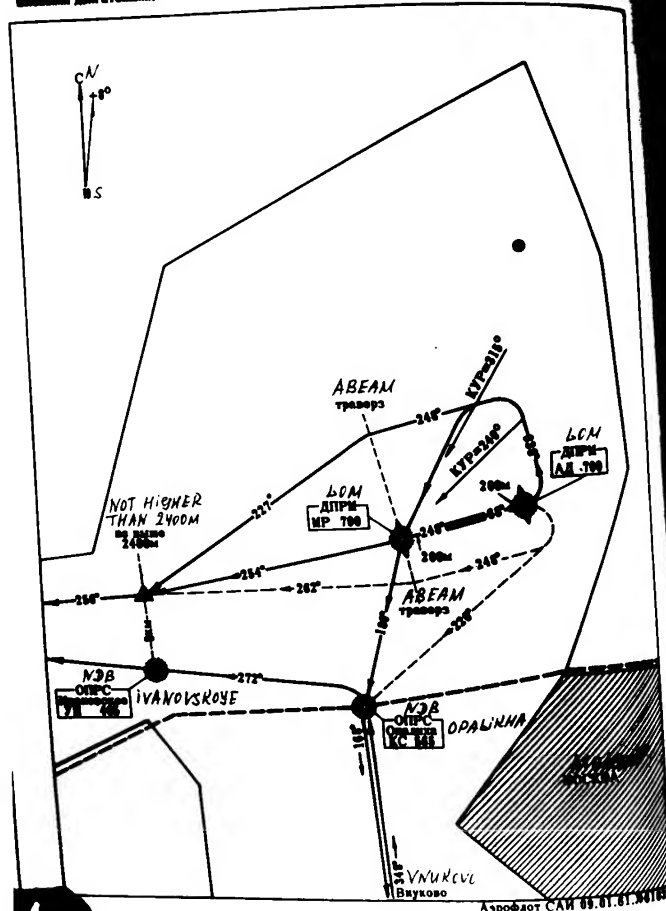
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3





OUTBOUND ROUTES CHART
FOR PISTON AIRCRAFT
Выход самолетов с пор-
шневой двигателями.

MOSCOW/SHENYANG
MOCKBA/SHENYANG

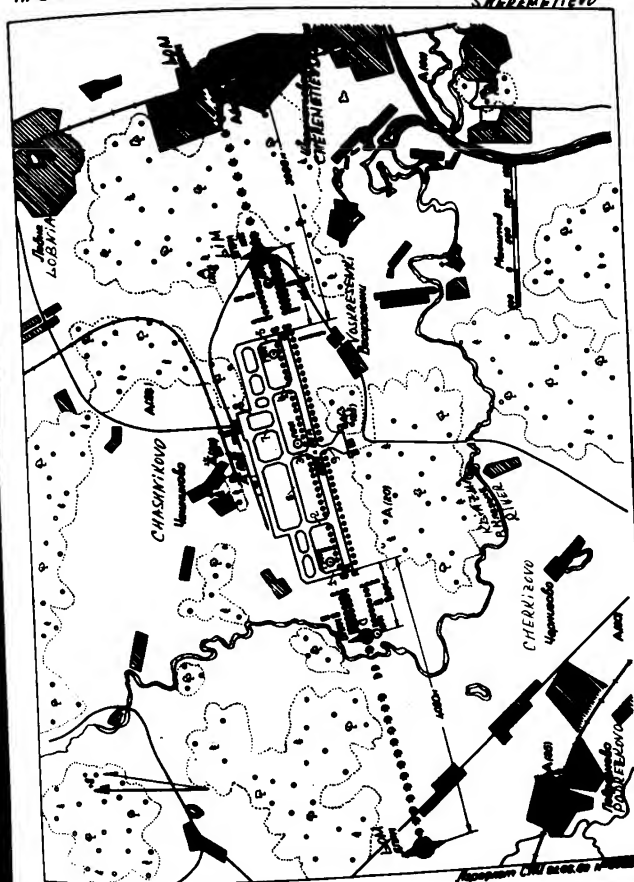


KETCH-MAP

28 KM. WEST
OF CENTRE OF
MOSCOW
28 KM. С. С. З. П.
УЕДНТА Г МОСКВЫ

ELEVATION
+190M.
Глубина над
ур. моря +190м

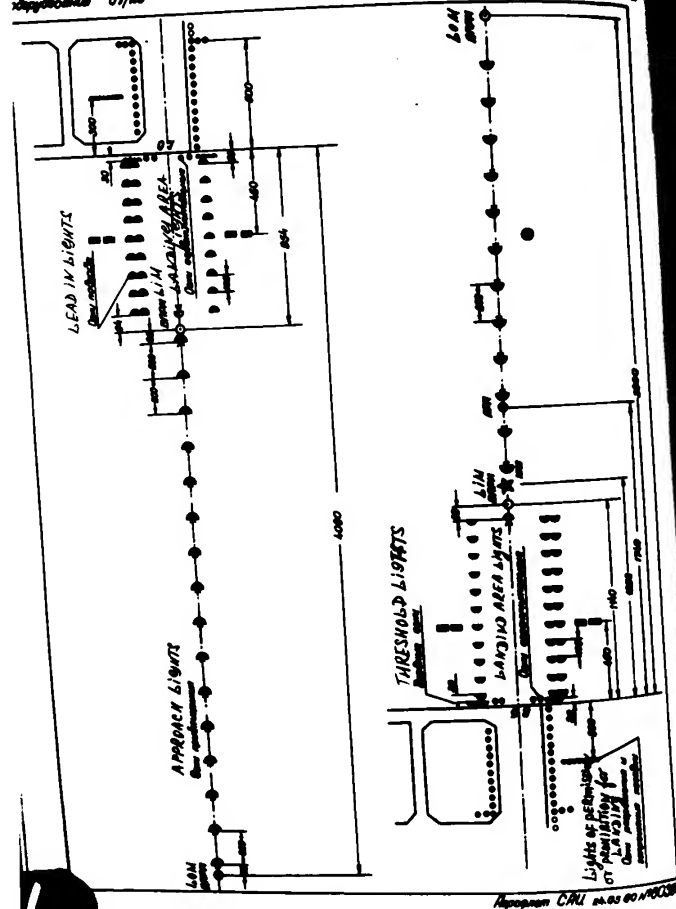
MA 6-8
MOJOW
MOCHBA
(INFORMATION)
SPEECHES



F

NAV-LIGHTING FACILITIES CHART

Имя радиостанции/аэродрома
даты/время 07/23



Аэропорт СМУ 01.03.80/00000

МОСКВА
МОСКВА
(Исправлено) (СЛЕД)

А6А6-3

МОСКВА /MOSCOW/ КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ MOSCOW /MOSCOW/ Brief description and flight rules.

1. Описание аэродрома
 - 1.1. Аэродром расположен в 20 км северо-северо-западе от центра г. Москвы. Координаты точки - центр ННН. Протяженность над уровнем моря +190м, магнитное склонение +8°.
 - 1.2. Аэродром имеет ННН размером 3500х80м с магнитными курсовыми посадками 66/240° (07/25). Аэродром принимает все типы самолетов в течение круглого года.
2. Препятствия
 - 2.1. В районе аэродрома имеются препятствия:
 - 2.1.1. Основное ННН на расстоянии 600м расположено служебные здания высотой 30м и лес высотой до 20м. На расстоянии 190м от центра ННН оборудованы РСН высотой 16 м.
 - 2.1.2. На северо-востоке и востоке на расстоянии 800м от центра ННН 25 высотой лес высотой до 25м, далее на расстоянии 6м от центра ННН расположены старые многоэтажные строения высотой 40 м.
 - 2.1.3. На востоке на расстоянии 6м от центра ННН находится турба высотой 50м.
 - 2.1.4. На юго-востоке, далее ННН, на расстоянии 300м расположено служебные здания и лес высотой до 35 м.
 - 2.1.5. На западо-северо-западе на расстоянии 7м от центра ННН находится турба высотой 60м.
 - 2.1.6. На западе и юго-западе на расстоянии 1,5-2км от центра ННН 07 - лес высотой до 20м.
 - 2.1.7. Высота препятствий указана относительно уровня аэродрома.
 3. Радионавигационно-осветительное оборудование
 - 3.1. Посадка самолетов на ННН 07 и 25 осуществляется с помощью посадочных:
 - 3.1.1. Курсово-гласисной системы /КГС/.
 - 3.1.2. Системы посадки по 2 параллельным радиомаякам.
 - 3.1.3. Радионавигационной системы посадки /РСН/.
 - 3.1.4. УКВ радионавигаторов.
 - 3.2. Системное оборудование расположено на подходе к ННН 07 и 25 и состоит из огней посадки.
1. Description of aerodrome.
 - 1.1. Shorter aerodrome is situated at 20 km from and N-N-W of center of Moscow city. Reference point is in the center of HNN. Elevation + 190 m, variation + 8°.
 - 1.2. There is HNN at the aerodrome. Dimensions 3500x80 m. The course of landing 66-240° H. All types of aircraft can land at the aerodrome throughout the year.
2. Obstructions.
 - 2.1. There are the following obstructions in the vicinity of aerodrome:
 - 2.1.1. North of HNN at 600 m are administration buildings, height 30 m and a wood, height 20 m. Radar landing system equipment, height 16 m, is situated at a distance of 190m from the center of HNN.
 - 2.1.2. N-E and E of HNN at 800 m from the threshold 25 there is a wood, height 25 m, then at 6 km from the center of HNN waste of high tension line are situated, height 40 m.
 - 2.1.3. East of HNN at 6 km from its center there are chimneys, height 50 m.
 - 2.1.4. 300 m S of and parallel to HNN are administration buildings and a wood, height 35 m.
 - 2.1.5. W and N-W of HNN at 7 km from its center there is a chimney, height 60 m.
 - 2.1.6. W and N-W of HNN at 1,5-2 km from the threshold 07 there is a wood, height 20 m.
 - 2.1.7. The heights of obstructions are above aerodrome level.
 3. Radio and lighting facilities.
 - 3.1. Landing of aircraft on HNN 07 and 25 is ensured by following facilities:
 - 3.1.1. Instrument landing system /ILS/.
 - 3.1.2. System of landing using 2 RMBs.
 - 3.1.3. Radar landing system /RHS/.
 - 3.1.4. VHF stations.
 - 3.2. Lighting facilities are located on approach to HNN 07 and 25 and consist of approach, lead in, threshold, landing area and

Аэропорт СМУ 18.02.81 в 61119

полю, надвига, клонит, ограничительный и поодержки.

3.3. В полете надвига и НН 25 и на расстоянии 1250м от ее порога устанавливается видный световой красный свет с надписью сигнала "АИ".

4. Надвиг к аэродрому и полеты в районе аэродрома

4.1. Надвиг к аэродрому осуществляется по заданным диспетчерской службой вышкам, строго по указанию на словах диспетчера. Отклонение от маршрута полета в зоне аэродрома категорически ЗАПРЕЩЕНО. В случае вынужденного отклонения полета имеет быть сделано только с разрешения диспетчерской службы.

4.2. Отдельные предельные радиостанции - Ил-100 и Опалиха являются отдельными пунктами, от которых производится надвиг к аэродрому и инструкции вышкам выдают на посадку.

4.3. При вылете самолеты в диспетчерскую зону Перевозного самолета обязаны держать связь на радио с диспетчерской службой "Перевозного надвига" и получать дальнейшие указания по полету.

5. Посадка

5.1. С ИЛ-100

5.1.1. Самолеты с ТРА и ТН после пролета на высоте не ниже 3600м ОНФ Ивановец или на высоте 3000м ОНФ Опалиха следуют по маршруту к ИЛН аэродрому. От ИЛН самолеты следуют с ИЛ-100 в течение 30 секунд, затем самолеты следуют к ИЛ-100. Третий разворот самолеты при ИЛ-100 на ИЛН, затем самолеты следуют к ИЛ-100 в 4-ую разворот, который выполняется при ИЛ-100 на высоте 400м по дальномеру.

После на ИЛ-100-400 самолеты производят дальнейшие операции и работу на посадку.

5.1.2. Перевозные самолеты после пролета ОНФ Ивановец или ОНФ Опалиха по указанию диспетчерской службы следуют на ИЛН аэродром. От ИЛН самолеты производят по своему плану прямоугольную маршруту. Время полета между первым и вторым разворотом 45 секунд. Третий разворот выполняется при ИЛ-100, четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 300м по дальномеру от устья аэродрома.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты производят дальнейшие операции и работу на посадку.

ННУ lights.

3.3. An identification red light beam with code signal "48" is located in the approach area to ННУ 25 at 1250 m from the threshold of ННУ 25.

4. Approach to a/d and flights in airport's area.

4.1. Approach to a/d is conducted at flight levels assigned by Sheremetyevo ATIS service only according to the routes depicted in charts. Deviation from flight path in the area of Sheremetyevo a/d is prohibited. All change of altitude and flight route may be made only in accordance with ATIS service instructions.

4.2. Ivanovets and Opalika HDB are initial points from which aircraft should enter the a/d and execute approach and landing procedure.

4.3. When entering OTH Sheremetyevo flight must maintain a radio communication with Sheremetyevo Approach and obtain further instructions concerning the flight.

5. Landing.

5.1. With course of landing 60° H.

5.1.1. After passing over Ivanovets HDB at but not below 3600 m or Opalika HDB of 3000 m turbo-jet and turbo-prop aircraft execute a descent flight to 1000 m a/d. Passing over HDB aircraft fly for 30 seconds on heading 60° H, then turn left and fly on heading 60° H. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°. Then aircraft fly on heading 150° H and turn on to final when the course angle is 290° H at 400 m QPS. After turning on heading 60° H aircraft continue descent and execute the landing.

5.1.2. After passing over Ivanovets HDB or Opalika HDB piston aircraft fly to 1000 m a/d according to the instructions obtained from ATIS. Passing over LHM aircraft join right rectangular route. The time of flight between turning on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 sec. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°. The turn on to final is performed when the course angle is 290° H at 300 m QPS. After turning on heading 60° H aircraft continue the descent flight and execute the landing.

5.2. С ИЛ-200

5.2.1. Самолеты с ТРА и ТН после пролета на высоте не ниже 3600м ОНФ Ивановец или на высоте 3000м ОНФ Опалиха следуют по маршруту к ИЛН аэродрому. От ИЛН самолеты следуют к ИЛ-100 в течение 30 секунд, затем самолеты следуют к ИЛ-100. Третий разворот самолеты при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

5.2.2. Перевозные самолеты после пролета ОНФ Ивановец или ОНФ Опалиха следуют по маршруту к ИЛН аэродрому Перевозного. После пролета ИЛН самолеты производят по своему плану прямоугольную маршруту.

Время полета с ИЛ-100 после первого разворота до второго - 45 секунд. От второго разворота самолеты с ИЛ-100 и со следуют к ИЛ-100. Затем самолеты следуют к ИЛ-100 в 4-ую разворот, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

После разворота на ИЛ-100-400 самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при ИЛ-100 на ИЛН аэродром. Четвертый разворот при ИЛ-100 на высоте 400м.

5.2. With course of landing 60° H.

5.2.1. After passing Ivanovets HDB at but not below 3600 m turbo-jet and turbo-prop aircraft turn on heading 330° H, then execute the descent flight when the course angle is 100°. After passing Opalika HDB at 3000 m they turn on heading 330° H, then execute the descent flight when the course angle is 105°. After making right turn on to base leg when the course angle is 110°. The turn on to final is performed when the course angle is 70° at 400 m WARNING: Turn on to base leg to 100 m when the course angle is more than 110° is prohibited.

5.2.2. After passing over Ivanovets HDB or Opalika HDB piston aircraft fly straight to LHM of Sheremetyevo a/d. After passing over LHM aircraft join small right rectangular route.

The time of flight on heading 330° H between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 sec. After turning on down-wind leg aircraft execute the descent flight on heading 60° H when the course angle is 100°, then they turn on to base leg. Then aircraft fly on heading 150° H when the course angle is 75° and turn on to final leg at 300 m QPS.

REMARKS: Turbo-jet, turbo-prop and piston aircraft land so as fly over LHM at 200 m and over LHM at 60 m QPS.

6. Holding areas.

6.1. For the sequence of landing there established 2 holding areas for turbo-jet, turbo-prop and piston aircraft.

6.1.1. Holding area B 1 - over LHM, the course of landing 60° H, flight in holding area B 1 is conducted according to big right rectangular route.

6.1.2. Holding area B 2 - over LHM, the course of landing 60° H, flight in holding area B 2 is conducted according to big left rectangular route.

6.2. For piston aircraft flight in holding area is conducted according to small rectangular route. The time of flight between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 sec.

6.3. Vertical separation between aircraft in holding area at altitudes up to 6000 m is 300 m and above 6000 m - 1000 m according to

АВА 6-4

Аэропорт ОНФ ИЛ-100 и ИЛ-200

6.4. При необходимости производства очередной посадки для порываемых самолетов командир экипажа обязан доложить диспетчеру ДПМ и с его разрешения и указания выполнить очередную посадку на посадку, для чего выйти на ДПМ на заданном высоте и после пролета ДПМ следовать одну минуту с посадочным курсом без снижения, установить на шкале высотомера давление от уровня аэродрома и с прежним курсом со снижением 4-5 м/сек следовать в течение 3-х минут, затем выполняется первый разворот. Дальнейший полет производится по прямоугольному маршруту со снижением для захода на посадку.

Пролет траверза ДПМ /после второго разворота/ на высоте 300м.

7. Выход с аэродрома самолетов с ТРД и ТМ.

7.1. При взлете с НК-660.

7.1.1. После взлета в наборе высоты 200м производится левый разворот на НК-330°, с которым набирается высота 2000м, затем выполняется левый разворот на НК-190° полет производится с набором высоты в направлении на ОПС Новооско. По достижении КУР-255° на ДПМ аэродрома выполняется правый разворот с выходом в направлении на ОПС Осташево. Пролет траверза ОПС Новооско на высоте не ниже 3600м.

7.1.2. При отходе самолетов от аэродрома в направлении на ОПС Черная Грязь, после взлета в наборе высоты 2000м, как указано в п. 7.1.1. производится левый разворот на НК-171°, с которым следует на ОПС Ошанина. Пролет ОПС Ошанина на высоте 5000м.

Примечание: В зависимости от воздушной обстановки над аэродромом, по указанию диспетчерской службы, набор высоты самолетов, уходящих на ОПС Осташево, производится по левому прямоугольному маршруту до траверза ДПМ и затем на ОПС Осташево. Самолеты, уходящие на ОПС Ошанина по указанию диспетчерской службы производят полет с набором высоты по левому прямоугольному маршруту до второго разворота КУР-240°, затем следуют на ОПС Ошанина.

7.2. При взлете с НК-240.

7.2.1. После взлета в наборе высоты 200м производится правый разворот на 90° и с НК-330° набирается высота 2000м. По достижении этой высоты выполняется левый разворот на НК-210°, с которым следует в направлении ОПС Новооско до КУР-230° на ДПМ, затем с прежним разворотом вылет на ОПС Осташево. Пролет траверза ОПС Новооско на высоте

the barometric altimeter setting to 760 m mercury.

6.4. If an extraordinary landing is necessary for piston aircraft a pilot-in-command should report the operator and after obtaining clearance from him act as follows: fly towards LOM at the assigned level, then after passing it over proceed one minute with the course of landing without descent, then reducing the barometric pressure reading to a/d level /QNE/ during 3 minutes proceed descending 4-5 m/sec with the same course, and turn on to cross-wind leg. The further descent flight for approach to land is performed according to rectangular route. Flight over ahead of LOM/after turning on down-wind leg/ is conducted at 300 m.

7. Departure procedure for turbo-prop and turbo-jet aircraft.

7.1. For take-off on heading of 66° N.

7.1.1. After taking off and climbing to 200 m turn left on heading of 330° N to 2000 m then turn left on heading of 190° N and proceed climbing towards Ivanovskoe HDB. On reaching the course angle 255° turn right and proceed towards Ostashevo HDB. Overhead the ahead of Ivanovskoe HDB at not below 3600 m.

7.1.2. On departure of aircraft from the aerodrome towards Chernaya Gries HDB after taking off and climbing to 2000 m, as described in para 7.1.1., turn left on heading of 171° N with which to follow towards Opaliba HDB. Overhead the Opaliba HDB at 5000 m.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic in the area of a/d under the instructions from ATC aircraft flying towards the Ostashevo HDB, climb according to the left rectangular route up to ahead LOM and then proceed towards the Ostashevo HDB. Aircraft flying towards the Opaliba HDB under the instructions from ATC climb according to the left rectangular route before turning on to down-wind leg when the course angle is 240° and then proceed to Opaliba HDB.

7.2. For take-off on heading of 84° N.

7.2.1. After taking off and climbing to 200 m turn right at 90° on heading of 330° N and climb to 2000 m. On reaching 2000 m turn right on heading of 210° N and fly towards Ivanovskoe HDB till the course angle is 230° N LOM of a/d, then after turning right proceed to go straight ahead in the direction of the Ostashevo HDB. Flight over ahead of Ivanovskoe

3600m.

7.2.2. При отходе самолетов от аэродрома в направлении на ОПС Черная Грязь после взлета в наборе высоты 2000м, как указано в п. 7.2.1. производится правый разворот на НК-190°, с которым следует на ОПС Ошанина. Пролет ОПС Ошанина на высоте 5000м.

Примечание: В зависимости от воздушной обстановки над аэродромом, по указанию диспетчерской службы, набор высоты самолетов, уходящих на ОПС Осташево, производится по левому прямоугольному маршруту до траверза ДПМ и затем на ОПС Осташево. Самолеты, уходящие на ОПС Черная Грязь после взлета в наборе высоты 200м с левым разворотом на ОПС Ошанина.

8. Выход с аэродрома самолетов с порываемыми двигателями

8.1. При взлете с НК-660.

8.1.1. Самолеты, уходящие на ОПС Осташево после взлета в наборе высоты не выше 200м следуют с набором высоты по левому прямоугольному маршруту или по указанию аэродромной диспетчерской службы выполняются правый разворот на НК-240°, с которым следует до траверза ДПМ. Далее полет выполняется в направлении на ОПС Осташево. Пролет траверза ОПС Новооско не ниже 2400м.

8.1.2. Самолеты, уходящие на ОПС Ошанина после взлета в наборе высоты не выше 200м выполняют полет с набором высоты по левому прямоугольному маршруту. После второго разворота, следуя с НК-240° при КУР-315°, производится левый разворот на ДПМ аэродрома и далее на ОПС Ошанина или по указанию аэродромной диспетчерской службы выполняются правый разворот с набором высоты в направлении на ОПС Ошанина.

8.2. При взлете с НК-240.

8.2.1. Самолеты, уходящие на ОПС Осташево после взлета в наборе высоты не выше 200м следуют с набором высоты на ОПС Осташево с набором высоты, не ниже 2700м. Пролет траверза ОПС Новооско не ниже 2400м.

8.2.2. Самолеты, уходящие на ОПС Ошанина после взлета в наборе высоты не выше 200м производят левый разворот с набором высоты в направлении на ОПС Ошанина.

Примечание: В зависимости от воздушной обстановки над аэродромом, по указанию диспетчерской службы, набор высоты самолетов, уходящих на ОПС Осташево, производится по левому прямоугольному маршруту до траверза ДПМ и затем на ОПС Осташево. Самолеты, уходящие на ОПС Ошанина после взлета в наборе высоты не выше 200м производят левый разворот с набором высоты в направлении на ОПС Ошанина.

HDB at not below 3600 m.

7.2.2. On departure of aircraft from the aerodrome towards Chernaya Gries HDB after taking off and climbing to 2000 m, as described in para 7.2.1., turn right on heading of 190° N with which to follow towards Opaliba HDB. Flight over Opaliba HDB at 5000 m.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic, aircraft flying out towards the Ostashevo HDB can after take-off be directed by ATC straight ahead to the Ostashevo HDB. Aircraft going towards the Chernaya Gries HDB after take-off and climbing straight ahead 200 m with left turn towards the Opaliba HDB.

8. Departure procedure for piston aircraft.

8.1. For take-off on heading of 66° N.

8.1.1. Aircraft going to Ostashevo HDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m continue to climb according to left rectangular route or, under instructions from ATC turn right on heading of 240° N with which to follow to ahead LOM, then fly towards the Ostashevo HDB. The flight over ahead of Ivanovskoe HDB at not above 2400 m.

8.1.2. Aircraft going to Opaliba HDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m continue to climb according to left rectangular route. After turning on to down-wind leg fly on heading of 240° N and when the course angle is 315° turn left and proceed to LOM, then to the Opaliba HDB or, under the instructions from ATC turn right climbing and proceed towards the Opaliba HDB.

8.2. For take-off on heading 84° N.

8.2.1. Aircraft going to Ostashevo HDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m proceed to the Ostashevo HDB climbing up to the allocated flight level but not above 2700 m. The flight over ahead of Ivanovskoe HDB at not above 2400 m.

8.2.2. Aircraft going to the Opaliba HDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m make climbing turn left towards the Opaliba HDB.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic in the area of a/d the pilot-in-command may be instructed to climb above the a/d according to rectangular route.

2. Общие указания

9.1. В случаях, когда экипаж самолета, выходящего из Московской воздушной зоны, не может достичь заданного времени / высоты / для пролета назначенной ОПС или рубежа в указанное время, он обязан немедленно доложить об этом диспетчерской службе, управляющей движением самолета, и действовать по ее указаниям.

9.2. Перестановка барометрической шкалы высотомера с значения атмосферного давления аэродрома полета на стандартное давление / 760 мм ртутного столба / производится после взлета и набора истинной высоты полета не менее 400 м над уровнем аэродрома.

2. Special instructions.

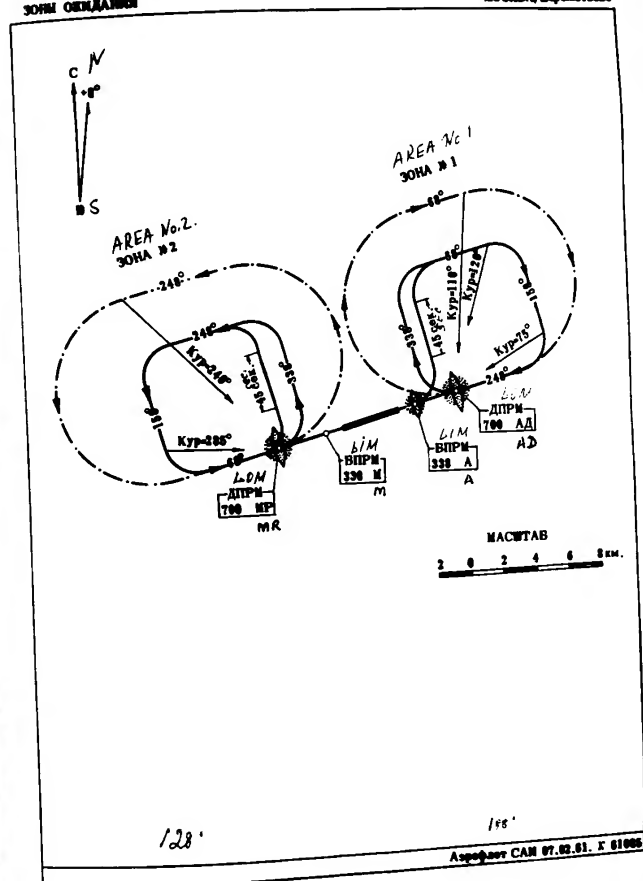
9.1. In case when pilots of an aircraft leaving the Moscow TMA cannot reach the assigned flight level / altitude / for passing over MDS in the determined time, they should immediately report the operator about it and act according to the instructions of the operator.

9.2. The change over of QNH of the departure aerodrome to the standard pressure / 760 mm mercury / is performed after taking off and climbing to the height not below 400 above the aerodrome level.

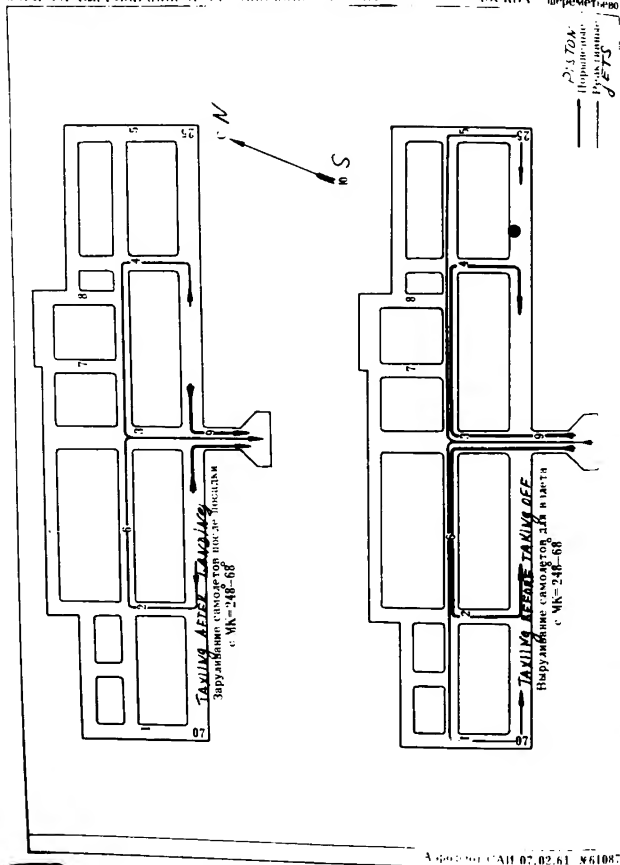
HOLDING AREAS

ЗОНА ОЖИДАНИЯ

AGA 6-6
Moscow / SHEREMETIEV
МОСКВА / ШЕРЕМЕТЬЕВО

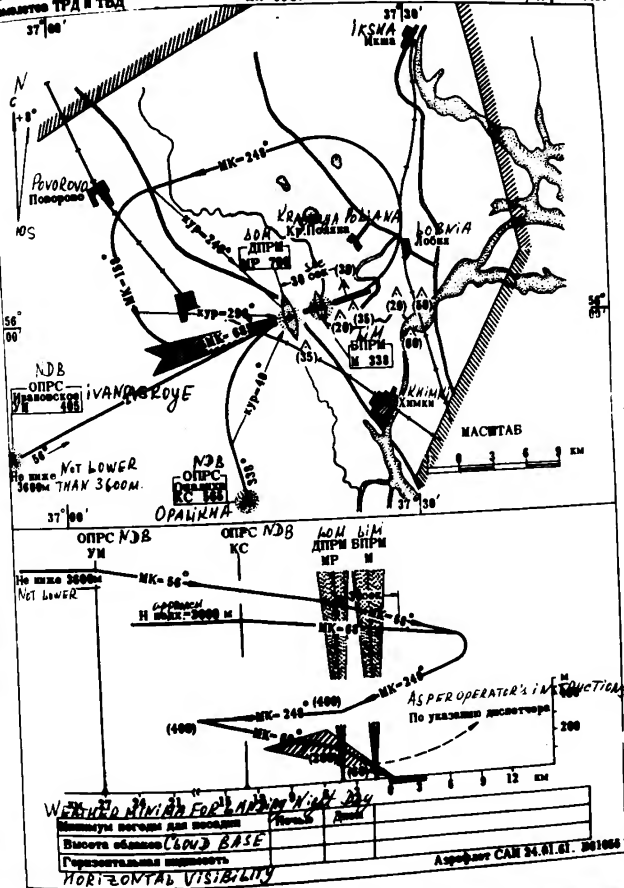


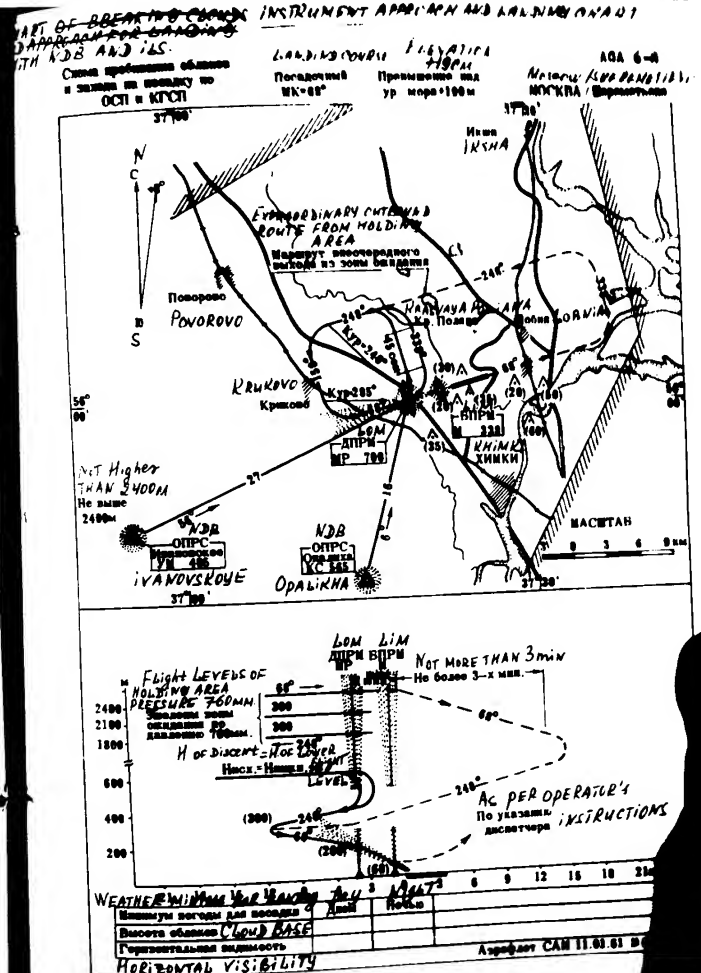
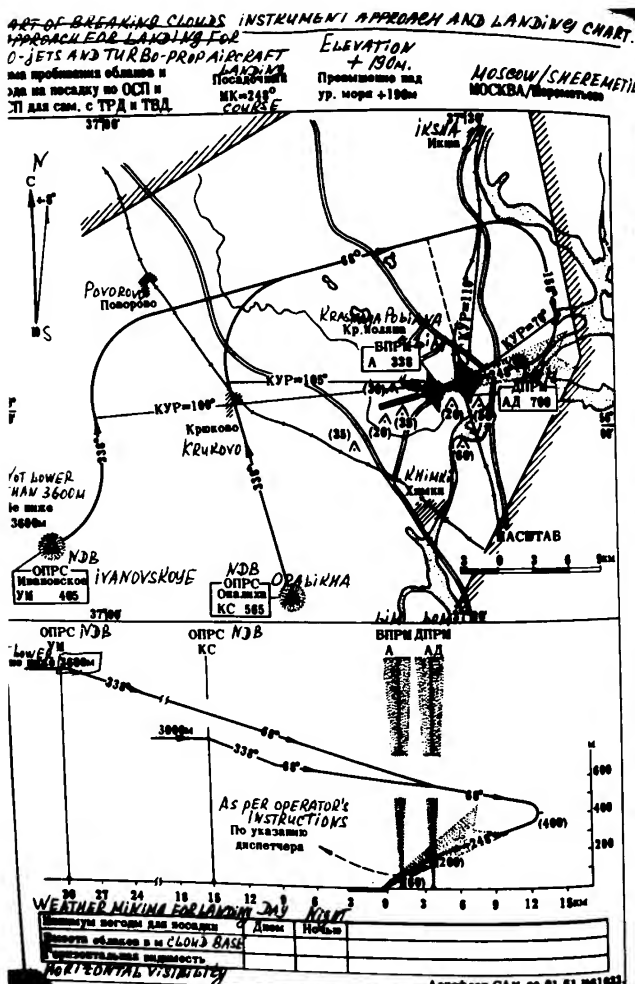
MOSCOW/SHEREMETIEV

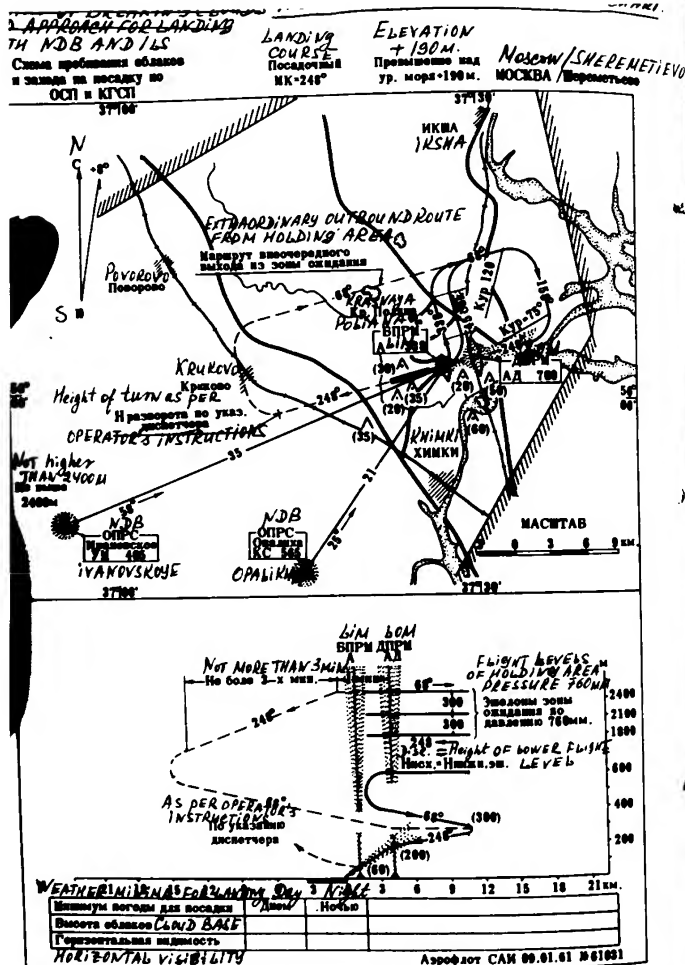


PART OF BREAKING CLOUDS AND
 APPROACH FOR LANDING FOR TURBO-JETS
 TURBO-PROP ARE WITH NOVA AND ILS
 ELEVATION + 190M
 LANDING
 ПОСАДОЧНАЯ
 НК-66 COURSE над 700 м. море-190м
 37.13'

CHART
 AGA 6-7
 MOSCOW/SHEBENET,
 MOSCOW / ВЕРХНЕГОРЬЕ







КЛУБНИК / КУРЬИЧ
Краткое описание и правила полетов.
KURYISHNEV / KURUMUCH
Brief description and flight rules.

- 1. Описание аэродрома.**
- 1.1. Аэродром расположен в 35 км севернее
гор. Кудымкара.
- 1.2. Аэродром имеет ИИЛ с магнитным курсом
на 52° - 232° (05/23) размером 2500 x 80 x
60 м / ширина 80 м, на протяжении первых 850 м
от порога ИИЛ 05/23.
- 1.3. Контрольная точка - центр ИИЛ, пре-
вышение над уровнем моря +138 м. Превышение
порога ИИЛ 05 + 145 м, порога ИИЛ 23 + 125 м.
Магнитное склонение +10°.
- Аэродром пригоден для эксплуатации
только по бетонированной ИИЛ.
- 2. Препятствия.**
- 2.1. В районе аэродрома имеются препятствия:
- 2.1.1. Озеро-водохранилище центра ИИЛ на рас-
стоянии 5450 м, наклоненное поперек ИИЛ
шириной 10 м.
- 2.1.2. Озеро-водохранилище центра ИИЛ на рас-
стоянии 550 м, наклоненное вдоль аэродро-
ма шириной 30 м.
- 2.1.3. На расстоянии 21 км с наветру 135°
расположены радиомачты высотой 292 м.
- 2.1.4. На расстоянии 26,5 км с наветру
163° наклонены радиомачты высотой 241 м.
- 2.1.5. На расстоянии 33 км с наветру 180°
наклонены радиомачты высотой 208 м.
- 2.1.6. В юго-западной части, со стороны
захода на посадку с ИИЛ - 52° на расстоянии
10 - 23,5 км от центра ИИЛ наклонены дере-
вья высотой от 150 до 235 м.
- 2.1.7. На западе, на расстоянии 850 м, на-
клонены трубы и заборы высотой 30 м, на рас-
стоянии 1000 м - дом высотой
20 м.
- Примечание:** Высота препятствий, расположенных
в секторе углов относительного
посадочной точки аэродрома.
- 3. Радио и светотехническое**
оборудование.
- 3.1. Посадка на ИИЛ с ИИЛ - 232° обеспечи-
вается курсотелевизионной системой /КТС/ и по-
лучающей радиотелевизионной.
- 1. Description of aerodrome.**
- 1.1. Distance and direction from town:
35 km N of Kudybinka.
- 1.2. Runway 05/23 (52°-232° MAG). Dimensions:
2500 x 80 x 60 m.
The width of the first 850 m from Runway 05
is 80 m.
- 1.3. Location of reference point: center of
Runway. Elevation: +138 m. 05 threshold ele-
vation: +145 m. 23 threshold elevation: +125 m.
Variation: +10°.
- Only concrete Runway is available
for use.
- 2. Aerodrome obstructions.**
- 2.1. There are the following obstructions
within the area of aerodrome:
- 2.1.1. Obstacles 13m tall, 450m NE of Runway
center.
- 2.1.2. Terminal building 30m tall, at 550m to
NW.
- 2.1.3. Radio masts 292m tall, at 21km, 135°.
- 2.1.4. Radio masts 241m tall, at 26.5km, 163°.
- 2.1.5. Mast 208m tall, at 33km, 180°.
- 2.1.6. High ground heights rising to 235-235
m tall, in approach, 30 sector, at 10-23.5km
from Runway center.
- 2.1.7. Pipeline and water tower 30m tall, at
850m to W, and 1000m to W, at 20m.
- Note:** The datum point from which the heights
of obstructions, distances and bearings are
quoted is aerodrome reference point.
- 3. Radio and lighting system**
facilities.
- 3.1. The landing on Runway 232° will be per-
formed by using localiser-visual path system
KTSF as well as by means of 2 NDB's.
- Аэродром САН 00.01.01 № 61253**

3.2. УКВ радиопередатчик установлен с НКПосадки = 52° .

3.3. Светооборудование расположено на подходах к ВПП 23 и состоит из огней приближения, подхода, стоянки, ограничительных и посадочных.

4. Полеты в районе аэродрома.

4.1. Посадка самолетов на ВПП с НК = 52° .

4.1.1. Самолеты с ТВД и ТВД после пролета, на высоте заданного выноса, ОПРС Волчанка следует с НК = 358° в направлении на ДПМ аэродрома Курумоч и с разрешения диспетчерской службой производит снижение с расчетом пролета траверза ДПМ аэродрома Смышляева на высоте 4200 м, далее продольная полет со снижением 7 - 10 м/с самолеты выключают на ДПМ Курумоч на высоте 3000 м.

После пролета ДПМ и установки на высотомере давления относительно уровня аэродрома полет выполняется с НК = 358° со снижением 10 м/с в течение 30 секунд, затем левый разворот выключают на НК = 232° с выносом до высоты 500 м.

По достижении высоты 500 м заход на посадку производится визуально.

4.2. Посадка самолетов на ВПП с НК = 232° .

4.2.1. От ОПРС Волчанка самолеты с ТВД и ТВД с НК = 358° на высоте 4200 м, выключают на ДПМ аэродрома Курумоч.

После пролета ДПМ и установки на высотомере на давление относительно уровня аэродрома выполняется правый разворот на НК = 18° и со снижением 10 м/сек следует в течение 3-х минут, затем производится правый разворот на НКПосадки = 232° с выносом на разворота на высоте 600 м.

Дальнейший заход на посадку производится с расчетом пролета ДПМ на высоте 200 м, ВПП на высоте 60 м.

4.2.2. Поршневые самолеты после пролета, на высоте исходного выноса, ДПМ аэродрома Курумоч, следует с НК = 322° в течение 45 секунд, далее со снижением выноса правый разворот на НК = 52° , по достижении КТ = 120° на ДПМ аэродрома производится разворот на НК = 142° . Четвертый разворот на НКПосадки = 232° выполняется на высоте 400 м, при КТ = 75° на ДПМ аэродрома.

3.2. VDF is installed for landing with 52° M.

3.3. Lights in landing direction 23 only. They are approach, lead-in, boundary and landing lights.

4. Flight at aerodrome.

4.1. Landing direction 52° MAG.

4.1.1. Turbo-jet and turbo-prop aircraft after passing over Volchanka VDB at the assigned level proceed to fly with 358° MAG towards Kurumoch LOM and cleared by ATC begin to descend so as to pass over ahead Smyshlyayeva LOM at 4200m, then descending 7-10m/sec aircraft fly over Kurumoch LOM at 3000m.

After passing over LOM and setting to a QFE altimeter setting aircraft fly with 358° M descending 10m/sec during 30 seconds, then turning left fly with 232° M descending to 500m.

On reaching 500m aircraft begin to perform visual approach to land.

4.2. Landing direction 232° MAG.

4.2.1. From Volchanka VDB turbo-jet and turbo-prop aircraft with 358° M at 4200m fly to Kurumoch LOM.

After passing over LOM and setting to a QFE altimeter setting aircraft turn right to 18° MAG and fly during 3 minutes descending 10m/sec, then turn right to course of landing 232° M completing this turn at height of 600m.

The further approach to land is executed so as to fly over LOM at 200m and over LIM at 60m.

4.2.2. Piston aircraft after passing over Kurumoch LOM at lower flight level fly during 45 seconds with 322° M, then descending they turn right to 52° M. By course angle 180° aircraft turn to 142° M. When the course angle is 75° the turn on to final leg is made at 400m.

Виды на посадочный курс производится дальнейшее снижение в расчет на посадку с пролетом ДПМ на высоте 200 м, ВПП на высоте 60 м, по дальности от уровня аэродрома.

5. Зона ожидания.

5.1. Зона ожидания, для поршневых самолетов устанавливается над ДПМ с НКПосадки = 232° .

5.2. Полет в зоне ожидания производится по малому правому прямоугольному маршруту с уровнями соответствующими схеме приближения облаков для поршневых самолетов.

5.3. При необходимости производится внеочередной посадки, после выноса на ДПМ аэродрома на высоте своего выноса, самолет без снижения следует с НКПосадки = 232° в течение одной минуты, далее после установки на шкале высотомера давления от уровня аэродрома следовать в течение 3-х минут со снижением 4 - 5 м/сек. до высоты H разворота = $H_{\text{выс}} + H_{\text{выс}}$.

Дальнейший полет производится по правому прямоугольному маршруту со снижением для захода на посадку.

Пролет траверза ДПМ /после второго разворота/ на высоте 400 м.

After reaching the course of landing further descent is made so as to fly over LOM at 200m and over LIM at 60m above QFE reference datum.

5. Holding area.

5.1. Holding area for piston aircraft is established over LOM with 232° MAG.

5.2. The flight in holding area will be performed on small right hand rectangular route with headings in accordance with the cloud break charts for piston aircraft.

5.3. In case an extraordinary landing is necessary aircraft after having taken track towards aerodrome LOM at assigned flight level proceed to fly without descending with 232° M during one minute, then after setting to a QFE altimeter setting fly during 3 minutes descending 4-5m/sec to height H of the turn on = $H_{\text{leaving}} + H_{\text{lower fl. level}}$.

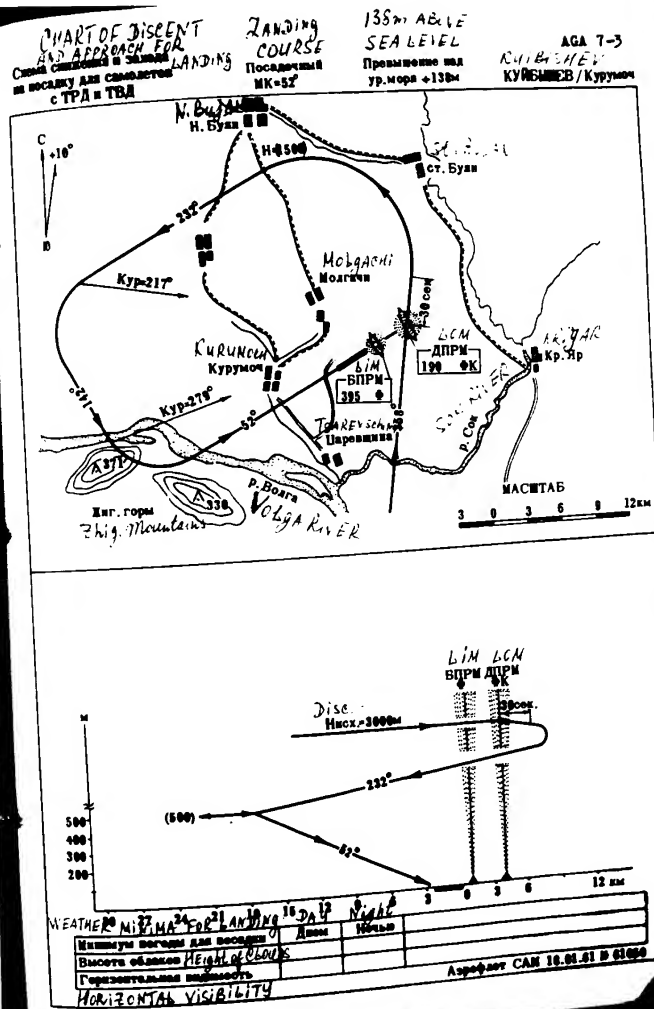
Further flight will be conducted on right hand rectangular route with descent for approach to land.

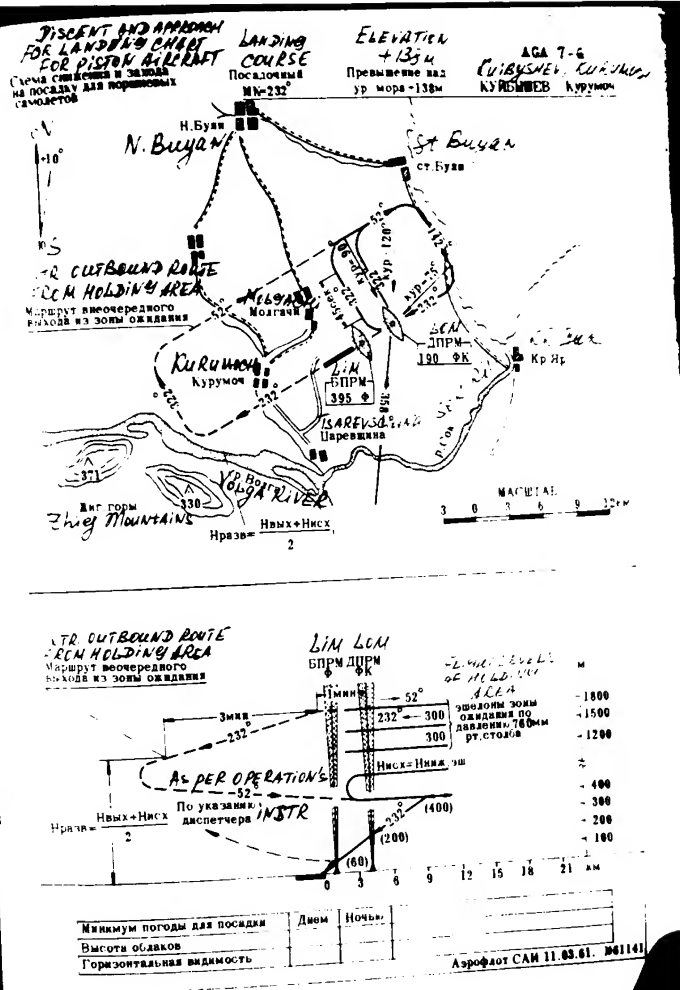
Overhead ahead LOM/ after the second turn/ at 400m.

[illegible]

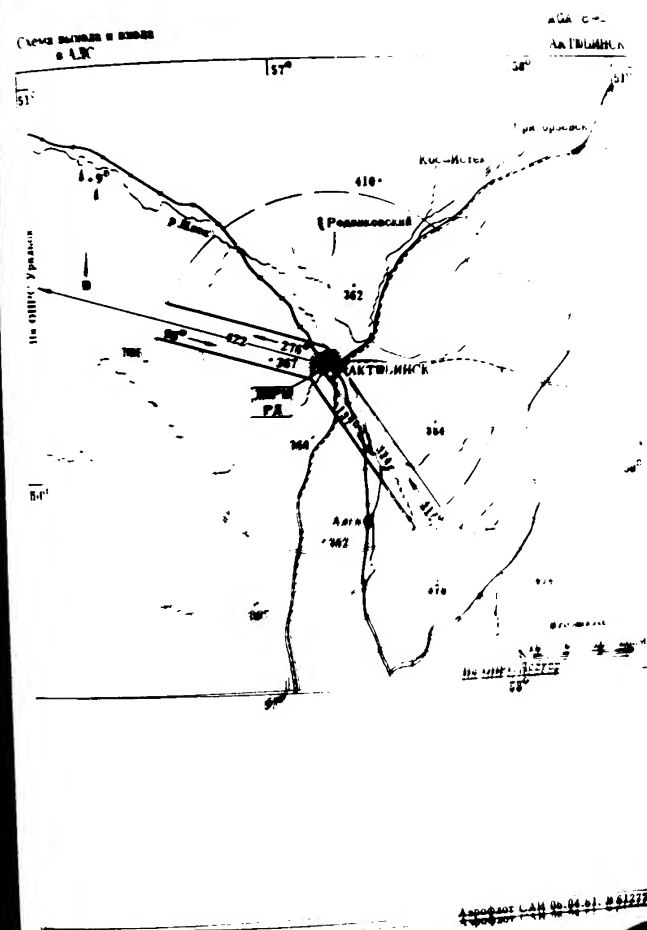
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

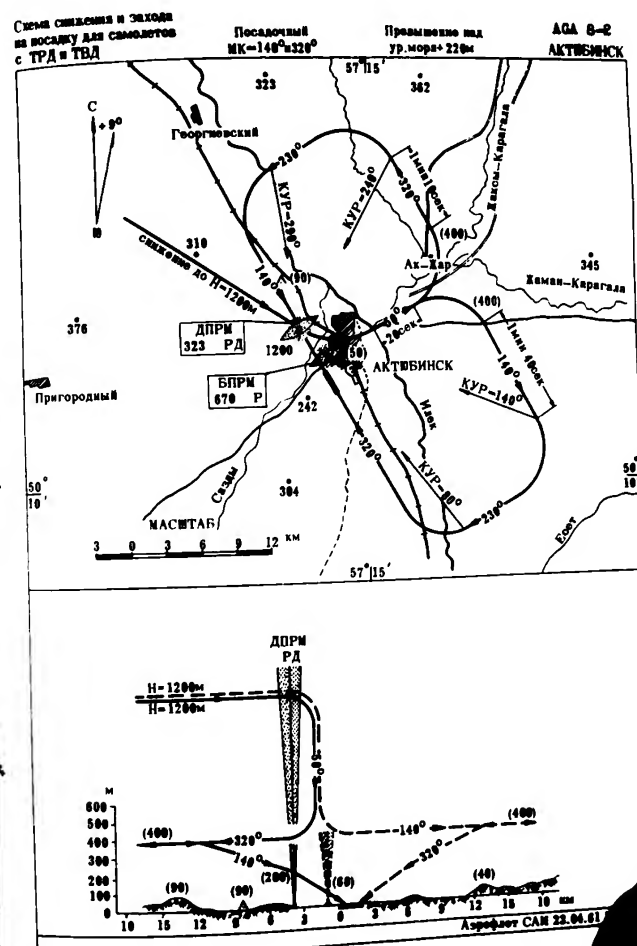


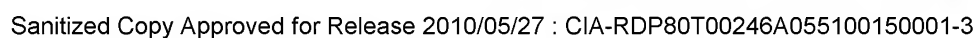


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

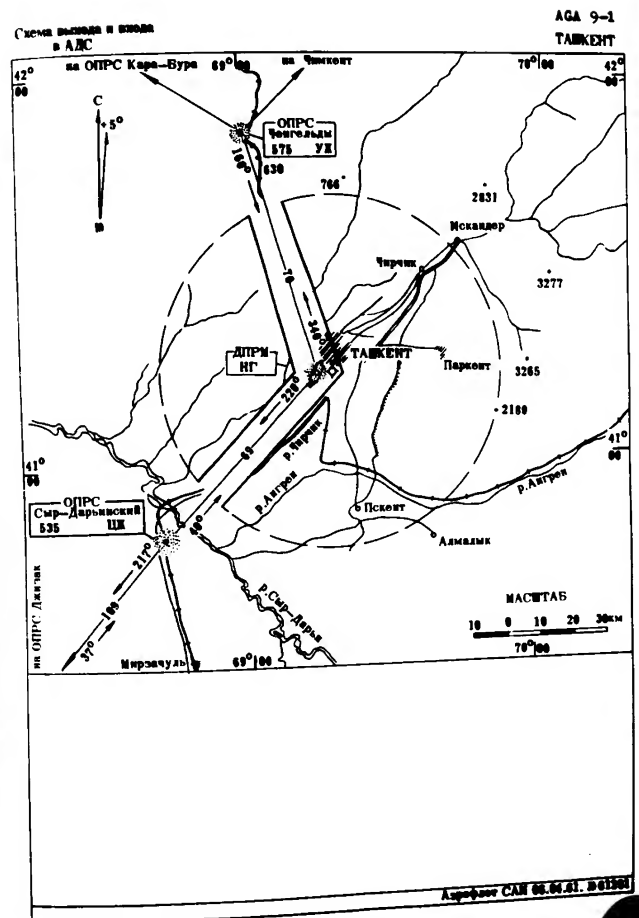


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

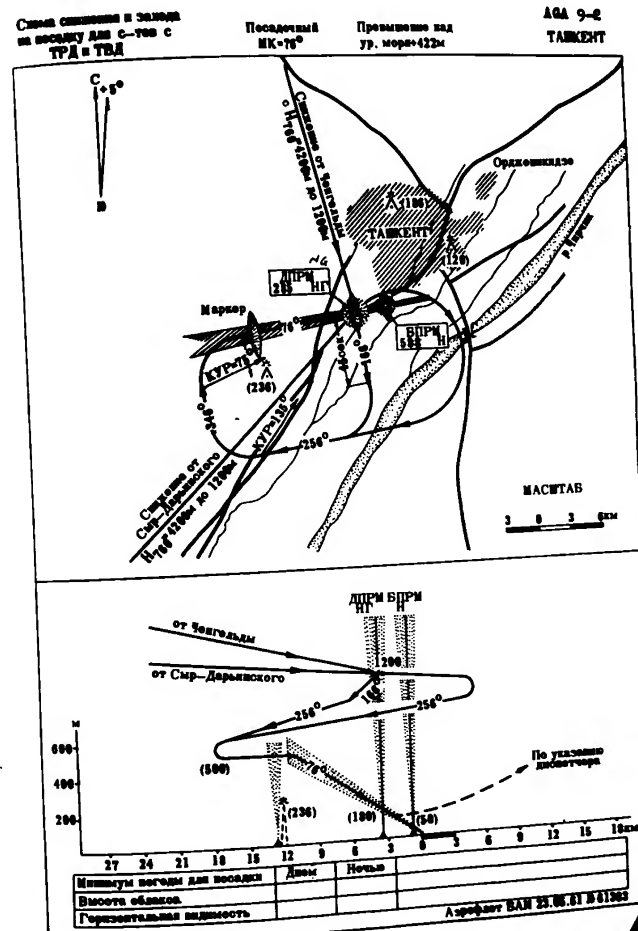


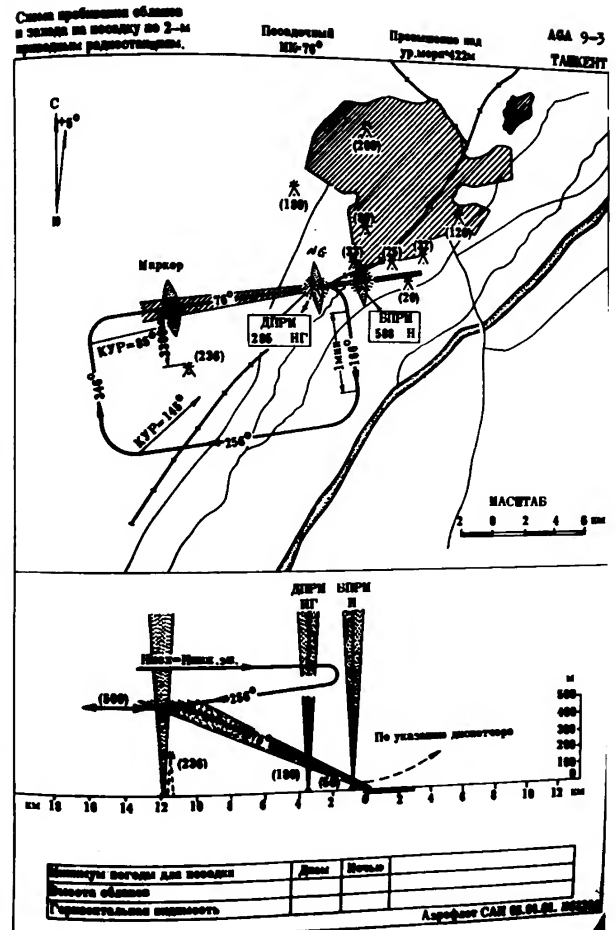
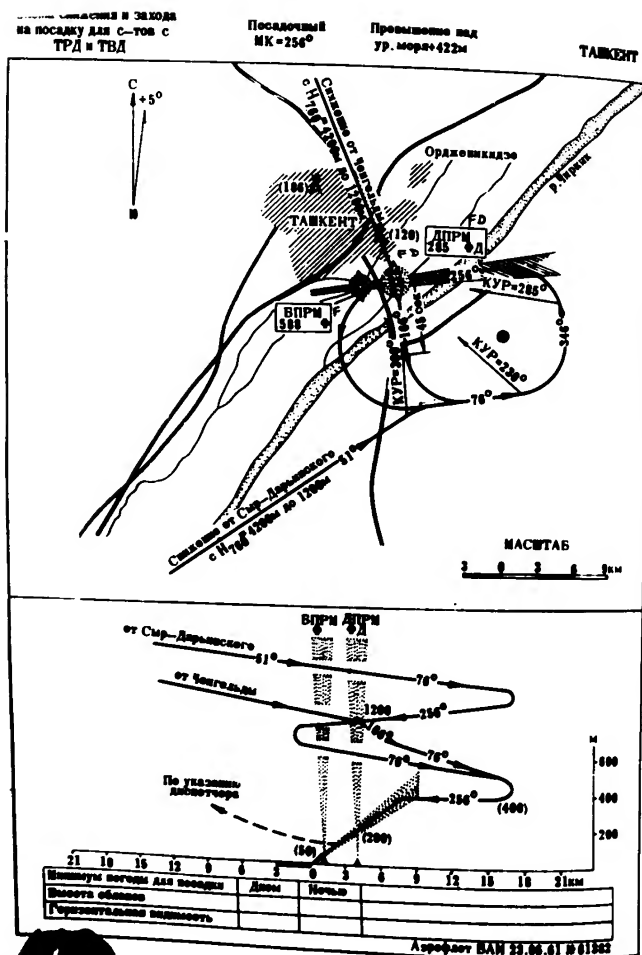


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

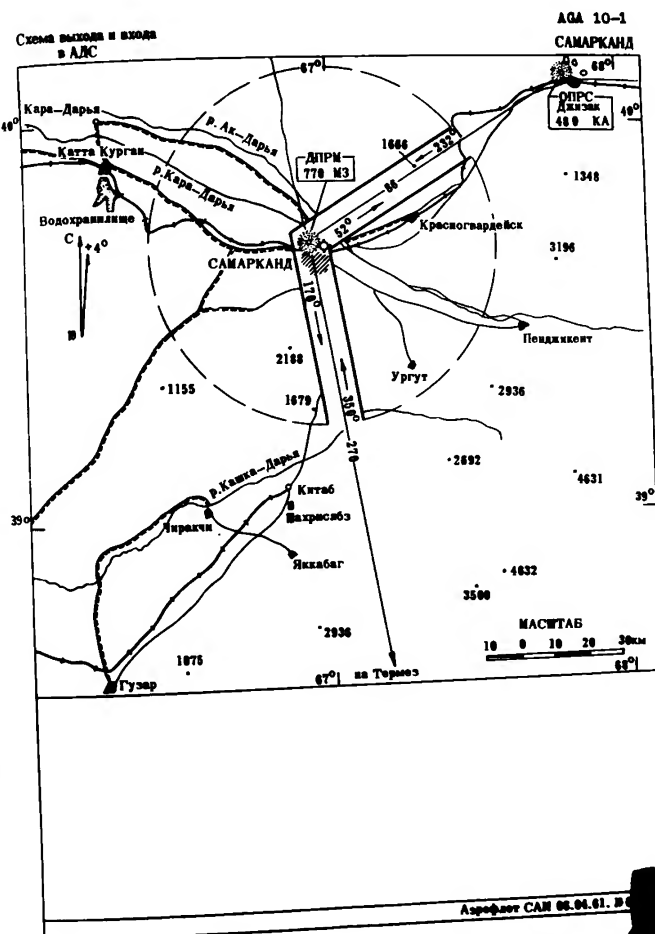


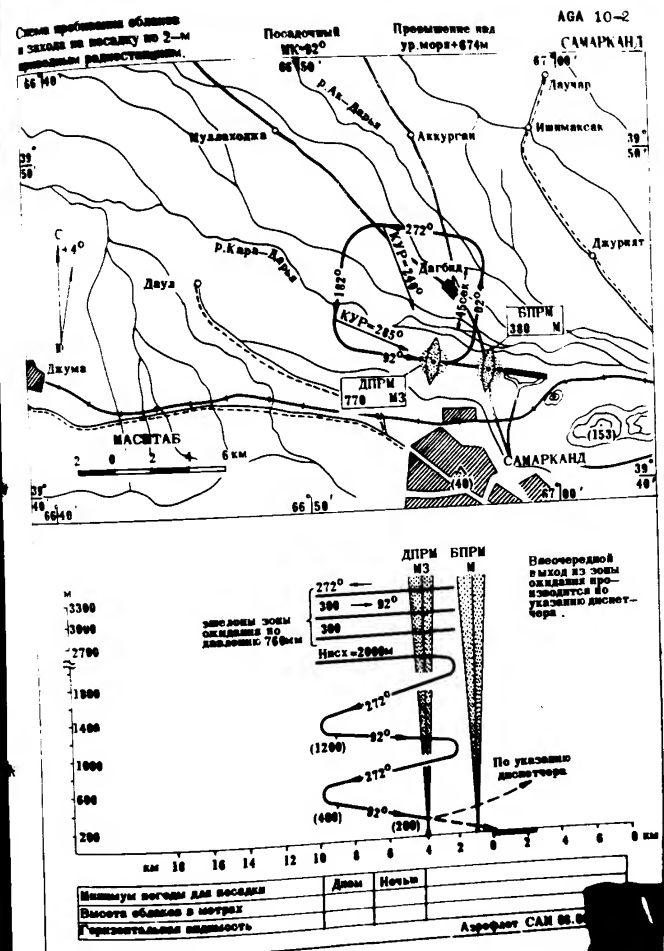
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3





Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3





кандид и ограничена.

3. Полеты в районе аэродрома

4.1. Проверка системы и посадки на посадку на ВПП 09.

4.1.1. Самолет, следующий на аэродром от Ташкента через ОПС Ура-Таше на высоте 6000 м /по давлению 760 мм рт.ст./ с ВПП-104, вылетает на ДПП аэродрома.

4.1.2. После взлета ДПП самолетом правый разворот с углом 20° и со скоростью 5-6 м/сек на ВПП-220°, с которой производится дальнейшее снижение до высоты 3000 м на трассе ОПС Октябрь и до высоты 4000 м при ВПП-130° на ОПС Октябрь.

4.1.3. При достижении ВПП-130°, со скоростью до высоты 3500 м, самолетом правый разворот на ВПП-25°, после разворота, удержание на высоте 3000 м от уровня аэродрома, самолет со скоростью до высоты 2000 м садится на ОПС Октябрь.

4.1.4. При ВПП-09 на ДПП аэродрома, на высоте 2000 м (от уровня аэродрома) самолетом правый разворот на ВПП-06°, с которой производится дальнейшее снижение и посадка на посадку с расчетом высоты ДПП на высоте 220 м, ВПП - на высоте 60 м.

4.2. Самолет, направляемый на аэродром Сталинград на Ташкент через Самарканд, следующий по трассе в направлении на Турне до трассы ОПС Ноябрь, затем левый разворот на высоте 3000 м и посадка на ОПС Ноябрь.

4.2.1. От ОПС Ноябрь самолет со скоростью садится в направлении ОПС Октябрь, с высоты до высоты 2000 м от уровня аэродрома. Дальнейшее снижение и посадка на посадку производится с ВПП-06°, как указано в п. 4.1.4.

4.2.2. Самолет, направляемый на аэродром с южного направления, после взлета Турне, садится на высоте 3000 м на ОПС Ноябрь и далее, как указано в п. 4.2.1.

4.3. Проверка системы и посадки на посадку на ВПП 27.

4.3.1. Заход на посадку на ВПП с ВПП-06° производится при обеспечении заданного давления в кабине на высоте 300 м.

4.3.2. При обеспечении системы на аэродроме в направлении Ташкент через Ура-Таше и

proceed, land-in and boundary lights.

4. Flights within aerodrome's area

4.1. Descent and approach-to-land procedure on RWY 09.

4.1.1. Aircraft flying to the aerodrome from Tashkent via Ura-Tash HSB at 6000 m /pressure 760 mm mercury/ course of landing 104° proceed to LOM of aerodrome.

4.1.2. After passing LOM, right hand turn with a bank 20° descending 5-6 m/sec on heading 250° is performed, with which further descent to 3000 m above Otshir HSB and to 4000 m when course angle to Otshir HSB is 150° is performed.

4.1.3. When course angle is 150° descending to 3500 m, a right hand turn on heading 25° is performed. After turn setting altitude pressure above aerodrome level, aircraft descending to 2000 m proceed to Otshir HSB.

4.1.4. When course angle to LOM of aerodrome is 90°, at 2000 m and right hand turn on heading 60° is performed, with which further descent and approach-to-land procedure is performed as to fly over LOM at 230 m, over 1 m - at 60 m.

4.2. Aircraft flying to aerodrome Stalinabad from Tashkent via Samarqand proceed on airway in the direction to Turan to above of Khabty HSB, then after left hand turn at 5000 m proceed to Khabty HSB.

4.2.1. Turning Khabty HSB aircraft descending proceed to Otshir HSB over flying it at 3000 m and further descent and approach-to-land procedure is performed on heading 60° as designated in para 4.1.4.

4.2.2. Aircraft flying to aerodrome from Southern direction after passage Turan proceed at 3000 m to Khabty HSB and further as designated in para 4.1.4.

4.3. Descent and approach-to-land procedure on RWY 27.

4.3.1. Approach-to-land procedure on RWY on heading 60° is performed under VMS at 300 m.

4.3.2. When flying to aerodrome from Tashkent via Ura-Tash or Samarqand and from

через Самарканд и с юга от Турне, после подхода в направлении на ОПС Сталинград производится по правилам захода на посадку на ВПП 09.

4.3.3. После взлета ОПС Октябрь на высоте не ниже 2000 м/от уровня аэродрома/ самолетом правый разворот устанавливается на ВПП-06° и производится на снижение с вертикальной скоростью 5-6 м/сек с таким расчетом, чтобы на расстоянии 15 км от верха ВПП 09 занять высоту 300 м. На этой высоте самолетом после взлета ДПП правый разворот садит в пункт аэродрома и визуально производят посадку.

4.4. Отход самолетов от аэродрома.

4.4.1. При отходе самолетов в направлении Ташкент через Ура-Таше набор высоты до 2000 м после взлета с ВПП-06° производится на прямой в течение 4,5 минут, затем выполняется правый разворот на ВПП-09° и с набором высоты 4000 м от уровня аэродрома садится на ДПП аэродрома. От ДПП полет выполняется с набором высоты заданного значения при установившейся на высоте 760 мм ртутного столба.

4.4.2. При отходе в направлении Турне набор высоты до 1000 м после взлета с ВПП-06° производится на прямой, затем правый разворот с набором высоты садится на ДПП. От ДПП полет выполняется по маршруту с набором высоты заданного значения при установившейся на высоте 760 мм ртутного столба.

4.4.3. При отходе самолетов в направлении Ташкент после взлета с ВПП-06° набор высоты до 2000 м производится на прямой до ОПС Октябрь. После взлета ОПС Октябрь производится левый разворот с набором высоты с выходом на ДПП аэродрома на высоте 4000 м и по давлению 760 мм рт.ст. садится на ДПП аэродрома. От ДПП самолет садится по маршруту с набором высоты заданного значения при установившейся на высоте 760 мм ртутного столба.

4.4.4. При отходе самолетов в направлении Турне набор высоты заданного значения производится по маршруту на ОПС Октябрь-Ноябрь.

Примечание: В случае, если взлетная высота 4000 м (по давлению 760 мм рт.ст.) не будет достигнута, то при взлете ДПП, дальнейший полет ДПП производится с набором высоты 4000 м и по давлению 760 мм рт.ст. садится на ДПП.

South, from Turan approach and descent procedure before Otshir HSB is performed according to the rules of approach-to-land procedure on RWY 09.

4.3.3. After passage Otshir HSB not below than at 2000 m and aircraft make right turn flying on heading 60° and descent with vertical rate 5-6 m/sec so as to fly at 15 km from threshold 09 at 300 m. At the same altitude after passage LOM with right hand turn aircraft make circuit over aerodrome and land according to VPI.

4.4. Procedure aircraft from aerodrome.

4.4.1. When departing from aerodrome to Tashkent via Ura-Tash after taking-off on heading 60° aircraft climb straight ahead up to 2000 m during 4,5 min, then right hand turn is performed on heading 90° and climbing up to 4000 m and aircraft fly to LOM of aerodrome. After LOM the flight is fulfilled with climb of assigned level when pressure on altimeters set on 760 mm mercury.

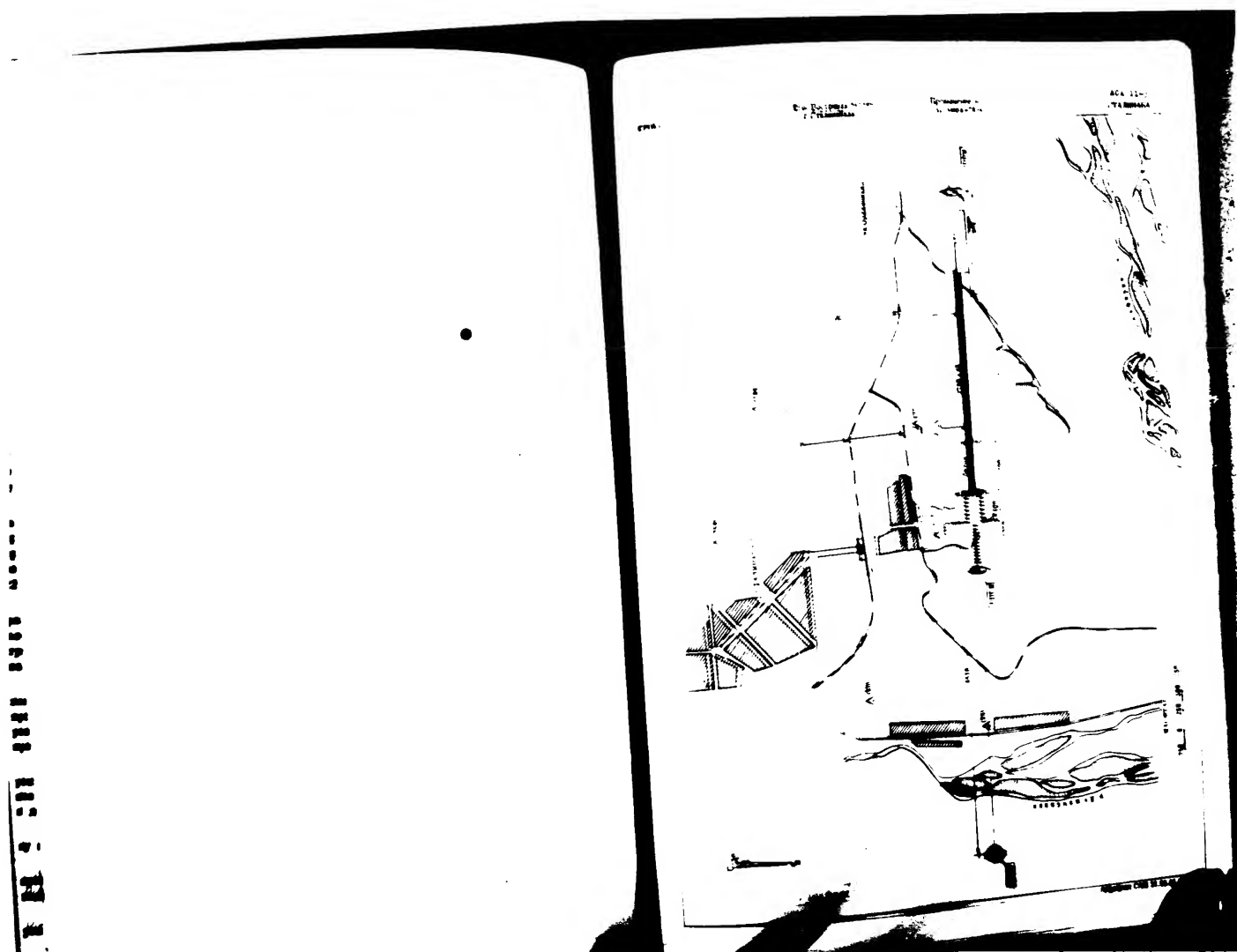
4.4.2. When departing from aerodrome in direction to Turan after taking-off on heading 60°, aircraft climb straight ahead up to 1000 m, then making right hand turn, climb to LOM. After LOM the flight is fulfilled on route with climb of assigned level when pressure on altimeters set on 760 mm mercury.

4.4.3. When departing from aerodrome in direction to Tashkent after taking-off on heading 60° aircraft climb straight ahead up to 2000 m to Otshir HSB. After passage Otshir HSB left hand turn is executed with the climb, and aircraft fly over LOM at 4000 m and according to aerodrome procedure from LOM aircraft fly on route with climb of assigned level when pressure on altimeters is 760 mm mercury.

4.4.4. When departing from aerodrome in direction to Turan the procedure of climb of assigned flight level is executed as to be Otshir-Khabty HSB.

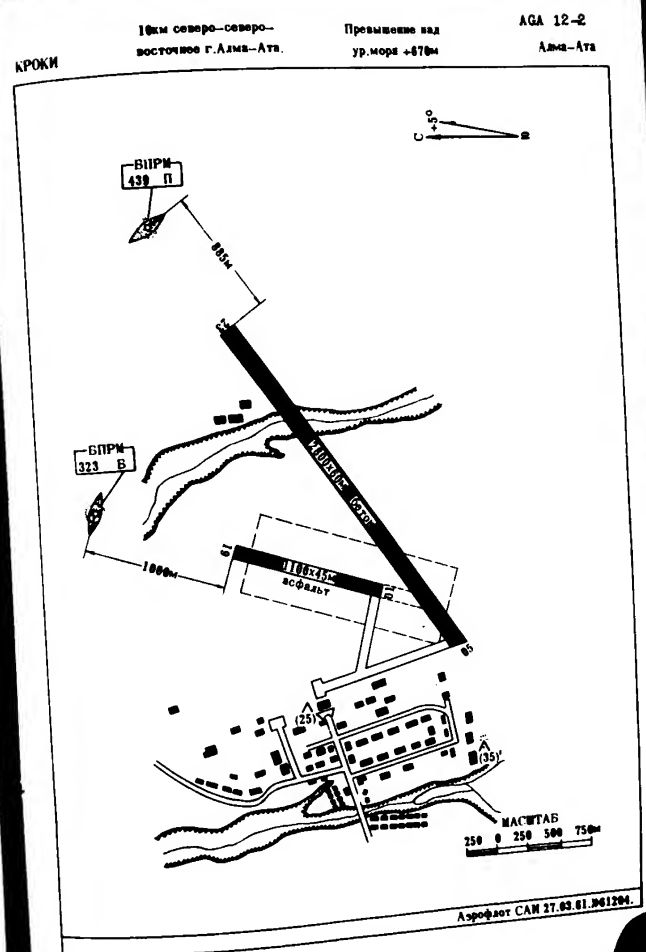
Notes: In case initial altitude 4000 m (according to aerodrome pressure) is not being reached when flying over LOM, further climb when aircraft proceed to the LOM is made after passage of LOM on heading 60° during one minute aircraft fly to LOM.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

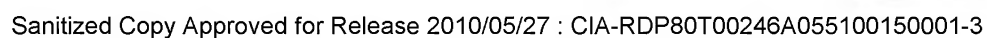


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

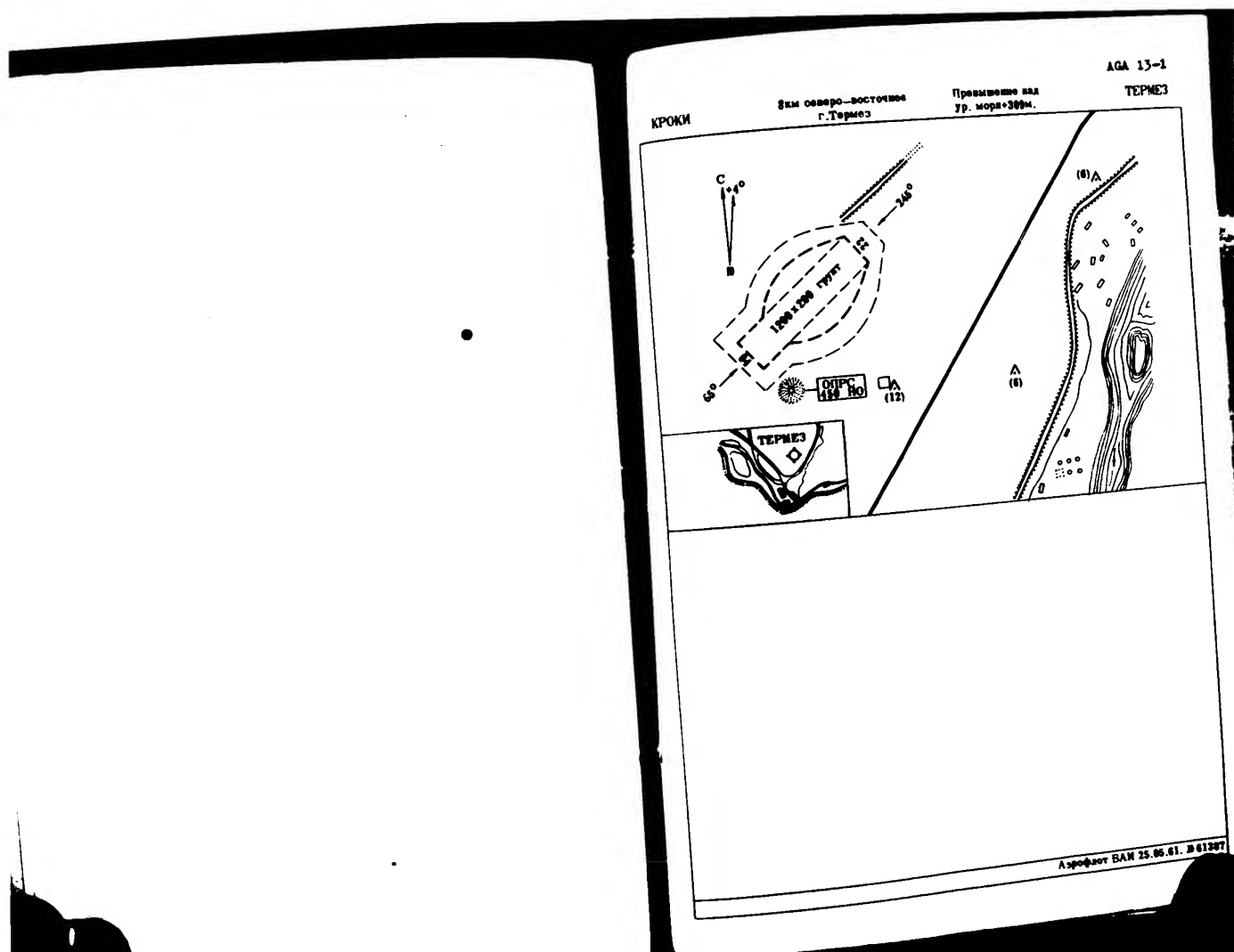
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Адресация Addressee	Посадочный МК Course of landing /M/	День Day						Ночь Night					
		Посадка Landing						Посадка Landing					
		КГСР ^а		ПСП		ОСА		КГСР ^а		ПСП		ОСА	
		Высота облаков в м. QNH	Горизонт. видим. в м. QMA	Высота облаков в м. QNB	Горизонт. видим. в м. QMA	Высота облаков в м. QNB	Горизонт. видим. в м. QMA	Высота облаков в м. QNB	Горизонт. видим. в м. QMA	Высота облаков в м. QNB	Горизонт. видим. в м. QMA	Высота облаков в м. QNB	Горизонт. видим. в м. QMA
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Амбарин Ambarin	127	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000
Амбарин Ambarin	307	-	-	-	-	150	2000	-	-	-	-	200	2000
Амбарин Ambarin	250	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000
Амбарин Ambarin	50	-	-	-	-	400	4000	-	-	-	-	400	4000
Амбарин Ambarin	192	-	-	-	-	100	1000	-	-	-	-	150	1500
Амбарин Ambarin	12	-	-	-	-	400	4000	-	-	-	-	-	-
Амбарин Ambarin	62/242	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000
Амбарин Ambarin	16/196	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000
Амбарин Ambarin	232	-	-	-	-	200	2000	-	-	-	-	200	2000
Амбарин Ambarin	52	-	-	-	-	500	5000	-	-	-	-	500	5000
Амбарин Ambarin	64/244	100	1000	-	-	100	1000	100	1500	-	-	100	1500
Амбарин Ambarin	92	-	-	-	-	200	2000	-	-	-	-	300	3000
Амбарин Ambarin	86	150	1500	150	1500	150	1500	300	3000	300	3000	300	3000
Амбарин Ambarin	76	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000
Амбарин Ambarin	256	-	-	-	-	100	1000	-	-	-	-	300	3000
Амбарин Ambarin	-	-	-	-	-	300	2000	-	-	-	-	-	-
Амбарин Ambarin	68/248	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000

ПРИМЕЧАНИЕ: Курс-гидисная система посадки, аналогичная ИЛС, но самолеты, имеющие аппаратуру для ИЛС, без соответствующего оборудования, использовать КГСР для посадки не могут.

Пробивание облаков производится по двум приводным радиостанциям, расположенным с противоположными курсом посадки.

Пробивание облачности производится по одной приводной радиостанции.

О Г С Р - Course Glide Path System of Landing has analogy with I L S system but ILS equipped aircraft cannot use O G S P without corresponding adjustment.

Breaking down of clouds is made according to two locators situated with opposite course of landing.

Breaking down of clouds is made according to one locator procedure.

Курс-гидисная система посадки, аналогичная ИЛС, но самолеты, имеющие аппаратуру для ИЛС, без соответствующего оборудования, использовать КГСР для посадки не могут.

14-1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

РАДИОДАННЫЕ
С О М

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

НАЗНАЧЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНЫХ РАДИОСТАНЦИЙ И РАДИОНАВИГАЦИИ RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES.												
Адрес, наименование станции. Station	Радио-средства Radio facilities	Позывной Call sign	Род работы No	Передача Transmits		Прим. Receives		Время работы Operational hours	Координаты Coordinates	Расположение радиостанции Location		Примечание Remarks
				МГц mc/s	МГц mc/s	МГц mc/s	МГц mc/s			Шир Deg	Дол km	
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Алма-Ата Alma-Ata	ГРЧ- ВИР Связная А/С	Алма-Ата-центр Alma-Ata-center	A3		136,5		136,5					Осн. род. раб. А3
		Алма-Ата-центр/ПНТ Alma-Ata-center/PNT	A3 и AI	11268 8336		11268 8336		с 12 до 18				с 12 до 18
		Алма-Ата-центр/ПНТ Alma-Ata-center/PNT	A3 и AI	8045,5 3004		8045,5 3004		с 12 до 18				Осн. род. раб. А3 примечание по раб. с 12 до 18
	ГРЧ- АСО Связная А/С	Алма-Ата-контроль/ ПНТ Alma-Ata-control/ PNT	A3 и AI	8045,5 3004		8045,5 3004		с 12 до 18				с 12 до 18
		Алма-Ата-контроль/ ПНТ Alma-Ata-control/ PNT	A3	6760 3004		6760 3004		с 12 до 18				с 12 до 18
		Алма-Ата-контроль Alma-Ata-control	A3		129		129					
	АВЧ- АТО Командная радиостанция АВЧ	Алма-Ата-подход Alma-Ata-approach	A3		126		126					
		Алма-Ата-отпуск Alma-Ata-stop	A3		128		128					
		Алма-Ата-отпуск Alma-Ata-stop	A3		128		128					
	ГРЧ- ВДР КРЧ- ВДР	Алма-Ата-полет Alma-Ata-flight	A3		128		128					
		ГРЧ- УУВ	AI	1210 2804		1210 2804		с 12 до 18	4322077012			Примечание по раб. с 12 до 18

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Актюбск Актюбинск /cont./	АК - АТ	АК - АТ	АТ	608						132	132	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ	323						132	132	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ	000						230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ	430						230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
Актюбск Актюбинск /cont./	АК - АТ	АК - АТ	АТ	000						230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ	430						230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
Актюбск Актюбинск /cont./	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200
	АК - АТ	АК - АТ	АТ							230	230	28 200 10 200

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Актюбск Актюбинск /cont./	АК - АТ	АК - АТ	АТ		126		126					
	АК - АТ	АК - АТ	АТ		128		128					
	АК - АТ	АК - АТ	АТ		126		126					
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
Актюбск Актюбинск /cont./	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									
	АК - АТ	АК - АТ	АТ									

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Кавказское Ivanovskoye	ОИРС-НДС	УН - УН	А1	405				Н24	555106368			
Кара-Бура Kara-Bura	ОИРС-НДС	БК - ОК	А1	718					4510061408			
Кам-Орда Kam-Orda	ОИРС-НДС	БЗ - БЗ	А1	315					4449065328			
Колдун Kol'dun	ОИРС-НДС	ТА - ТД	А2	205								
Кудымов Kudymov	ГРД-УИР Самая А/Б	Кудымов-центр Kudymov-center	А3		136,5		136,5					
		Кудымов-центр/ПМН Kudymov-center/ PMN	А3 и А1	8045,5 5604		8045,5 5604		Х НЗ и НН				Ост. тем. 100-130-31 и 00-01, 30-31 и А3 ОК
	УИР - АОО Самая А/Б	Кудымов-контроль Kudymov-control	А3	5560 2966		5560 2966		Х НЗ и НН				Обол. северные направления и 00-03, 30-39 и Север Northern directions ОК
		Кудымов-контроль Kudymov-control	А3	5676 3128		5676 3128		Х НЗ и НН	Н24			Обол. южные направления и 00-03, 30-39 и Southern directions ОК
	КРС-НДС	УИР - УИР	А1	4736 2910		4770 3054		Х НЗ и НН		5315050238		Времен. не раб. Temporary is unserviceable
	АВС - АВС Кудымов-подход Kudymov-approach	Кудымов-подход Kudymov-approach	А3		126		126					
	УИР-УИР	Кудымов-полонг Kudymov-polog	А3		126		126					
Омская/	ОИРС-НДС	БЗ - БЗ	А2	287								
Омская/	ОИРС-НДС	БЗ - БЗ	А2	287								

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Курсовое - Курсы Kursovoye - Kurse	ABC - APC Командная AB/VR	Курсовое Kursovoye	A3		128		128					
	УРВ - VDP	Курсовое-полет Kursovoye-polaz	A3		128		128					
	КВС - KVSF КРВ - LOC ГРВ - GP				109,9 335							
	ДПР - LON ВПР - LIN	OK - PK O - P	A2 A2	190 395								
МОСКВА Moscow	КК - APC Самовоз A/B	Москва/РМН Moscow/RPMV	A3 = AI	11312 6716		11312 6716		X HJ H H	H24			
	ГРВ - UIR Самовоз A/B	Москва-центр/УТАБ Moscow-center/UTAB	A3 = AI	11268 6536		11268 6536		X HJ H H	H24			Осн.ТМН релА3 Em A3
		Москва-центр/УТАБ Moscow-center/UTAB	A3 = AI	6672 3408		6672 3408		X HJ H H	H24			Осн.ТМН релА3 Em A3
	РК - AOC Самовоз A/B	Москва-контроль Moscow-control	A3		136,5		136,5					Обоз. контроль: H24 094-175 QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3	5710 3148		5710 3148		X HJ H H	H24			H24 094-175 QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3		117,5		117,5					H24
		Москва-контроль Moscow-control	A3	5404 3024		5404 3024		X HJ H H	H24			H24 175-223 QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3	5642 2454		5642 2454		X HJ H H	H24			H24 223-040 QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3		119,7		119,7					Обоз. контроль: H24 223-040 QTR

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Курсовое - Курсы Kursovoye - Kurse	ОПР - KOB	КО - КО	A1	530				н/в O/N	433807345a			/По каналу че- рес РМН Тамбов- на/ O/N via Tash - kent AOC
Оутбур Outbur	ОПР - KOB	ПР - PR	A2	457					383206823a			
Оутбурский Outburtskiy	ОПР - KOB	OR - PR	A1	489 5790				H24	541203855a			
Оутбур Opalbur	ОПР - KOB	КС - KS	A1	565				H24	554903716a			
Москва Moscow	РК - AOC Самовоз A/B	Москва-контроль Moscow-control	A3		129		129					
		Москва-контроль Moscow-control	A3	5710 3148		5710 3148		X HJ H H	H24			
		Москва-контроль Moscow-control	A3	4670		4670			H24			
		Москва-контроль Moscow-control	A3	5676 3128		5676 3128		X HJ H H	H24			
	ABC - APC Командная AB/VR	Москва-подход Moscow-approach	A3		128		128					
	Командная командная VR	Москва-старт Moscow-start	A3		128		128					
	УРВ - VDP	Москва-полет Moscow-polaz	A3		128		128					
	ДПР - LON ВПР - LIN	П - H	A2	510						120	4,220	от БИЛ to РМН
	ДПР - LON ВПР - LIN	Р - H	A2	245						120	1,025	от БИЛ to РМН
	ДПР - LON ВПР - LIN	В - H	A2	510						300	4,000	от БИЛ to РМН
	ДПР - LON ВПР - LIN	В - V	A2	245						300	1,000	от БИЛ to РМН
Ручной - Контракт Ruchnoy - Kontrakt	ОПР - KOB	ОТ - OO	A1	635					525204605a			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Стамбул Стамбул-контроль /cont./	Стамбул А/В	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3	6082 3462		6082 3462		А В В В				Обла. восточные направления
	КПВ - ВОВ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3		126		126					восточные направления
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A1	4054 2910		3900 3054		А В В В	3832060492			
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3		128		128					
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3		128		128					
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3		128		128					
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A2	313 646						006 006 006	4,510 1,050	от ВВВ до ВВВ от ВВВ до ВВВ
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3		110,3 335	4796 3432	126 126	А В В В	5401038142			
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3		126 126							
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3		136,5		136,5					
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3	11268 6536		11268 6536		А В В В				от ВВВ до ВВВ от ВВВ до ВВВ
	АВ - АТ	Стамбул-контроль Stalinsbad-control	A3	6536		6536		А В				от ВВВ до ВВВ от ВВВ до ВВВ

[illegible]

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Термин Termine	Словесный A/G	Термин-контроль Termine-control	A3	5622 2854		5622 2854		X HJ H H				
	Командный словами APP	Термин-подход Termine-approach	A3		128		128					
	Командный словами TWR	Термин-отправ Termine-start	A3		128		128					
Турбоком Turbochem	ОМРС - КДВ	НО - НО	A1	450					371706720h			
Уралех Uralch	ОМРС - КДВ	ЦН - СД	A2	710								
	Словесный A/G	Уралех-контроль Uralch-control	A3	4786 4626 1774 1280 6628 2280		4286 4626 1774 1280 6628 2280		X HJ H H				
		Уралех-подход Uralch-approach	A3					X HJ H H				
		Уралех-отправ Uralch-start	A3		129		129					
	АМС - АРС	Уралех-контроль Uralch-control	A3		128		128					
	Командный словами APP	Уралех-подход Uralch-approach	A3		128		128					
	Командный словами TWR	Уралех-отправ Uralch-start	A3		128		128					
	УРН - УРН	Уралех-селект Uralch-select	A3		128		128					
	ДНУВ - ЛНУ	У - В	A2	442								
	ДНУВ - ЛНУ	В - У	A2	214								
	ОМРС - КДВ	НО - УР	A1	385					n/s o/r			
Ура-Тале Ura-Tale	ОМРС - КДВ	АГ - АС	A2	440					395806901h			
Уралех Uralch	ОМРС - КДВ	УР - УВ	A2	575					475205958h			
Уралех-КДВ Uralch-KDV	ОМРС - КДВ	НН - УР	A1	612					415106859h			
Уралех-КДВ Uralch-KDV	ОМРС - КДВ								545803647h			

6-1 103

[illegible]

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

МЕТЕОИНФОРМАЦИЯ
М Е Т

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

APPROVED CAN 18.01.61 D 6102

STAT

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОГО ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
ПРИ СОВЕТЕ МИНИСТРОВ СССР
GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AIR FLEET UNDER THE COUNCIL OF
MINISTERS OF THE USSR

STAT

СБОРНИК
ИНФОРМАЦИОННЫХ ДАННЫХ
ПО АЭРОДРОМАМ И РАДИОСРЕДСТВАМ
ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ
МОСКВА - ДЕЛИ

AERODROMES AND RADIO|NAVIGATION
INFORMATION GUIDE
air-route: Moscow-Delhi



МОСКВА 1968

CHECK LIST				O-1 10/10/58	
Page	Date	Page	Date		
OKN	0-1	10/10/58	COM	1-12	01/08/58
	1-1	20/9/58		1-13	01/08/58
	1-2	20/9/58		1-14	01/08/58
	1-3	20/9/58		1-15	01/08/58
	2-1	20/9/58		1-16	01/08/58
	3-1	20/9/58		1-17	01/08/58
	3-2	20/9/58		1-18	01/08/58
	3-3	20/9/58		1-19	09/10/58
	3-4	20/9/58		2-1	01/08/58
	3-5	20/9/58		2-2	01/08/58
	3-6	20/9/58		2-3	01/08/58
	4-1	20/9/58	RAC	1-1	20/9/58
				1-2	20/9/58
				1-3	20/9/58
AGA	1-1	20/9/58		1-4	20/9/58
	1-2	20/9/58		1-5	20/9/58
	1-3	20/9/58		1-6	20/9/58
	1-4	20/9/58		1-7	20/9/58
	1-5	20/9/58		1-8	20/9/58
	1-6	20/9/58		1-9	20/9/58
	2-1	20/9/58		1-10	20/9/58
	2-2	20/9/58		1-11	20/9/58
	2-3	20/9/58		1-12	20/9/58
	2-4	20/9/58		2-1	20/9/58
	2-5	20/9/58		2-2	20/9/58
	2-6	20/9/58		2-3	20/9/58
	3-1	20/9/58		2-4	20/9/58
	3-2	20/9/58		2-5	20/9/58
OOM	3-3	20/9/58		2-6	20/9/58
	3-4	20/9/58		2-7	20/9/58
	3-5	20/9/58		2-8	20/9/58
	4-1	20/9/58		2-9	20/9/58
	4-2	20/9/58		2-10	20/9/58
	4-3	20/9/58		2-11	20/9/58
	4-4	20/9/58		2-12	20/9/58
	4-5	20/9/58		2-13	20/9/58
	5-1	20/9/58		2-14	20/9/58
	5-2	20/9/58		2-15	20/9/58
	5-3	20/9/58		2-16	20/9/58
	5-4	20/9/58		2-17	20/9/58
	5-5	20/9/58		2-18	20/9/58
				2-19	20/9/58
	1-1	01/9/58		2-20	20/9/58
	1-2	01/8/58		2-21	20/9/58
	1-3	01/9/58		2-22	20/9/58
	1-4	01/8/58		2-23	20/9/58
	1-5	01/8/58		2-24	20/9/58
	1-6	01/8/58		3-1	8/5/58
	1-7	01/8/58		3-2	20/9/58
	1-8	01/8/58		3-3	20/9/58
	1-9	01/8/58		3-4	20/9/58
	1-10	01/8/58		3-5	20/9/58
	1-11	01/8/58		3-6	20/9/58

0-1
10/10/58

	Page	Date
МЕТ	1-1	20/9/58
	1-2	20/9/58
	2-1	20/9/58
	3-1	20/9/58
	3-2	20/9/58
МАР	1-1	9/10/58
	1-2	9/2/57
	1-3	9/2/57
	1-4	9/2/57
	1-5	9/2/57
	1-6	9/2/57
	1-7	9/2/57
	1-8	9/2/57
	1-9	15/8/58
	2-1	9/10/58
	2-2	9/2/57
	2-3	9/2/57
	2-4	9/2/57
	3-1	9/10/58
	3-2	21/5/57
	3-3	9/2/57
	3-4	9/2/57
	4-1	15/7/58
	4-2	15/7/58
	5-1	9/10/58
	5-2	9/10/58
	5-3	18/5/58
	5-4	18/5/58
	6-1	9/10/58
	6-2	9/2/57
	6-3	9/2/57

02

Контрольный лист

0-1	AGA 4-4	11.02.61	61107
0-2	AGA 4-5	06.02.61	61102
Общий раздел GEN	AGA 4-7	11.02.61	61106
GEN 1-1	AGA 5-1	23.03.60	60160
GEN 2-1	AGA 5-2	23.02.60	60070
GEN 3-1	AGA 6-1	24.01.61	61056
GEN 4-1	AGA 6-2	21.06.60	60524
Правила полетов RAC	AGA 6-3	18.02.61	61119
RAC 1-1	AGA 6-4	18.02.61	61120
RAC 1-2	AGA 6-5	18.02.61	61121
RAC 1-3	AGA 6-6	07.02.61	61085
RAC 2-1	AGA 6-7	24.01.61	61055
RAC 2-2	AGA 6-8	11.01.61	61034
RAC 2-3	AGA 7-1	03.04.61	61253
RAC 2-4	AGA 7-1A	03.04.61	61254
RAC 3-1	AGA 7-2	17.01.61	61041
RAC 4-1	AGA 7-3	18.01.61	61050
RAC 5-1	AGA 7-4	11.03.61	61141
RAC 6-1	AGA 8-1	06.04.61	61277
RAC 7-1	AGA 8-2	23.04.61	61279
RAC 8-1	AGA 8-3	06.04.61	61280
RAC 8-2	AGA 9-1	06.04.61	61281
Аэродромы AGA	AGA 9-2	23.05.61	61383
AGA 1-1	AGA 9-3	06.04.61	61284
AGA 2-1	AGA 10-1	06.04.61	61285
AGA 2-2	AGA 10-2	06.04.61	61287
AGA 2-3	AGA 11-1	31.05.61	61395
AGA 2-4	AGA 11-2	31.05.61	61396
AGA 3-1	AGA 11-3	21.04.61	61297
AGA 3-2	AGA 12-2	27.03.61	61204
AGA 3-3	AGA 12-3	25.03.61	61194
AGA 4-1	AGA 13-1	25.05.61	61387
AGA 4-2	AGA 14-1	11.05.61	61347

Аэродромы GEN 01.06.61

Радиоданные COM

COM I-1 26.04.61 61306
COM I-2 26.04.61 61307
COM I-3 26.04.61 61308
COM I-4 12.05.61 61354
COM I-5 26.04.61 61310
COM I-6 26.04.61 61311
COM I-9 26.04.61 61316

Метеоинформация MET

MET I-1 18.01.61 61042
MET 2-I 24.04.61 61312

SEN 1-1
20/9/58

INTRODUCTION

Organization. Aeronautical information on international air routes of AEROFLOT within U.S.S.R. territory is handled by a special service of the General Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the U.S.S.R., known as "Aeronautical Information Service" (S.A.I.).

Postal Address: Aeroflot, Ulitsa Rasina, 9, Moscow.

Cable, teletype and radio: RUUU SAI.

Telephone: 5-3-96-43 and K 0-12-40, ext. 4-32.

The Aeronautical Information Service (S.A.I.) publishes all the necessary information and amendments to it ensuring safe navigation along international air routes of AEROFLOT within U.S.S.R. territory and communicates this information to the appropriate foreign aviation organisations.

The S.A.I. also collects all aeronautical information on international air lines from foreign aviation organisations and supplies this information through airport navigation services to Soviet and foreign crews operating flights on international air lines.

In its activity, the Aeronautical Information Service (S.A.I.) is guided by instructions approved by the General Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the U.S.S.R.

Publications. The S.A.I. supplies all the necessary aeronautical information to interested aviation organisations in the following order:

- a) The S.A.I. puts out aeronautical information pub-

GEN 1-2
20/9/58

lications (A.I.P.), which contain all the necessary aeronautical information aimed to secure safe navigation on international air routes passing through U.S.S.R. territory. The A.I.P.'s are published in Russian and English and are distributed on the basis of reciprocity among foreign aviation organizations, in accordance with existing agreements on air communication.

Amendments and exchange sheets to the Aeronautical Information Publications, replacing obsolete information and sheets, are published and sent whenever necessary:

b) Notices to Airmen 1st Class (NOTAMs I), by means of which earlier published information is supplemented with amendments and annexes that are to be introduced immediately or after a definite time and which do not permit prolonged written communication.

NOTAMs I are distributed by telegraph, teletype or radio and are drawn up in Russian and in English according to agreements with the appropriate aviation organizations;

c) Notices to Airmen 2nd Class (NOTAMs II), by means of which are communicated information of a fundamental character and amendments to earlier notices and publications as well as confirmation of NOTAMs I that are valid for a prolonged period.

NOTAMs II are mailed.

NOTAMs with information relating to the territory of the U.S.S.R. and intended for foreign aviation organizations are marked with the letter A and a fraction, the numerator of which indicates the next number of the current year,

GEN 1-3
20/9/58

beginning with 00 hours of January 1, while the denominator gives the last two figures of the current year, for example, "A 1/56".

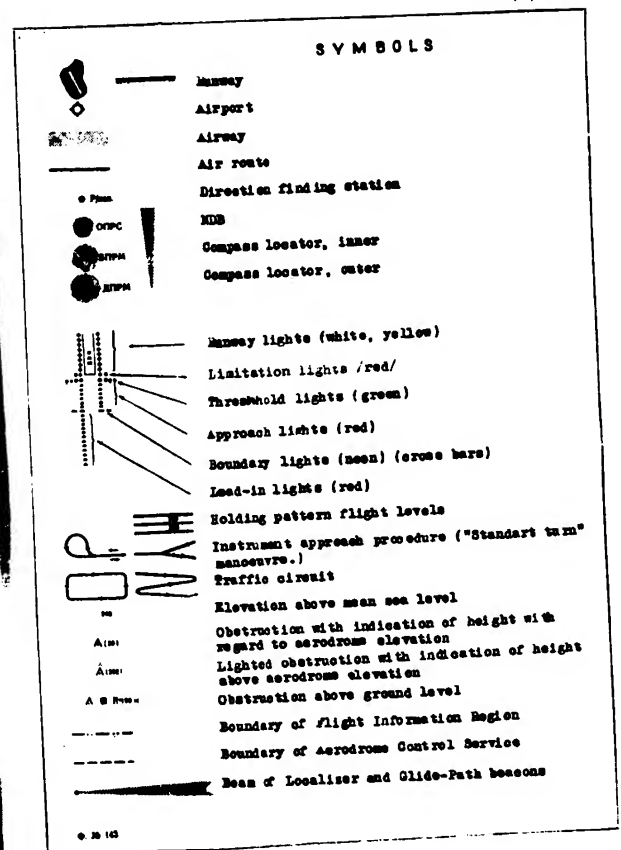
In NOTAMs I, communicated by telegraph, teletype or radio, the text of the notice is preceded by: "NOTAM A 1/56".

NOTAMs I and II are published in accordance with recommendations made at the conference of representatives of the Civil Airways Administration held on December 19-27, 1955, in Moscow.

Amendments to the AIP. Current amendments to the Aeronautical Information Publications are made by means of NOTAMs I and II, each notice containing a reference to the corresponding part and page of the publications. Special "Amendments" giving all the necessary corrections, notwithstanding earlier published NOTAMs, will be issued when required. Exchange sheets to replace old, removed sheets, will be appended to the "Amendments," the latter being numbered beginning with No. 1 for the entire period the publications are valid.

All holders of the AIP's shall enter hand amendments and replace sheets whenever the "Amendments" are published. A note is made in record of Amendments each time an amendment is entered. The completeness of the documents is checked according to the "Check List". Immediately advise about all shortcomings or desirable changes to: KUUU SAI.

GEN 2-1
10/8/58



ПЕРЕВОДНАЯ ТАБЛИЦА
CONVERSION TABLE

GEN 3-1
20/9/58

Перевести To convert	В (на) into	Умножить на multiply by
Атмосферы	Миллибары	1013,2
Миллибары	Атмосферы	0,00098
Футы/сек. дюйм	Килограмм/см. кв.	0,0708
Килограмм/см. кв.	Футы/сек. дюйм	14,22
Сантиметры ртутного столба	Футы/сек. дюйм	0,1933
Футы/сек. дюйм	Сантиметры ртутного столба	5,18
Дюймы	Миллибары	33,86
Миллибары	Дюймы	0,0295
Сантиметры	Дюймы	0,3937
Дюймы	Сантиметры	2,54
Футы	Метры	0,3048
Метры	Футы	3,2808
Английские миля	Морские миля	0,8684
Морские миля	Английские миля	1,1515
Английские миля	Километры	1,60932
Километры	Английские миля	0,62138
Дюймы	Футы	0,0833
Футы	Дюймы	12,0
Дюймы	Метры	0,0254
Метры	Дюймы	39,37
Дюймы	Миллиметры	25,4
Миллиметры	Дюймы	0,03937
Метры	Ярды	1,0936
Ярды	Метры	0,9144
Морские миля/час	Английские миля/час	1,1515
Английские миля/час	Морские миля/час	0,8684
Футы/сек.	Метры/мин.	18,288
Метры/мин.	Футы/сек.	0,0547
Футы/мин.	Метры/сек.	0,00009
Метры/сек.	Футы/мин.	195,8
Английские галлоны	Литры	4,546
Литры	Английские галлоны	0,2205
Английские галлоны	Условные галлоны	1,205
Условные галлоны	Английские галлоны	0,830

GEN 3-2
20/9/58

ПЕРЕВОДНАЯ ТАБЛИЦА
Миллиметры - Миллибары

CONVERSION TABLE
Millimetres - Millibars

	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9
710	946.5	946.7	946.9	947.0	947.1	947.3	947.4	947.5	947.7	947.8
711	947.0	947.1	947.2	947.3	947.4	947.5	947.6	947.7	947.8	947.9
712	947.5	947.6	947.7	947.8	947.9	948.0	948.1	948.2	948.3	948.4
713	948.0	948.1	948.2	948.3	948.4	948.5	948.6	948.7	948.8	948.9
714	948.5	948.6	948.7	948.8	948.9	949.0	949.1	949.2	949.3	949.4
715	949.0	949.1	949.2	949.3	949.4	949.5	949.6	949.7	949.8	949.9
716	949.5	949.6	949.7	949.8	949.9	950.0	950.1	950.2	950.3	950.4
717	950.0	950.1	950.2	950.3	950.4	950.5	950.6	950.7	950.8	950.9
718	950.5	950.6	950.7	950.8	950.9	951.0	951.1	951.2	951.3	951.4
719	951.0	951.1	951.2	951.3	951.4	951.5	951.6	951.7	951.8	951.9
720	951.5	951.6	951.7	951.8	951.9	952.0	952.1	952.2	952.3	952.4
721	952.0	952.1	952.2	952.3	952.4	952.5	952.6	952.7	952.8	952.9
722	952.5	952.6	952.7	952.8	952.9	953.0	953.1	953.2	953.3	953.4
723	953.0	953.1	953.2	953.3	953.4	953.5	953.6	953.7	953.8	953.9
724	953.5	953.6	953.7	953.8	953.9	954.0	954.1	954.2	954.3	954.4
725	954.0	954.1	954.2	954.3	954.4	954.5	954.6	954.7	954.8	954.9
726	954.5	954.6	954.7	954.8	954.9	955.0	955.1	955.2	955.3	955.4
727	955.0	955.1	955.2	955.3	955.4	955.5	955.6	955.7	955.8	955.9
728	955.5	955.6	955.7	955.8	955.9	956.0	956.1	956.2	956.3	956.4
729	956.0	956.1	956.2	956.3	956.4	956.5	956.6	956.7	956.8	956.9
730	956.5	956.6	956.7	956.8	956.9	957.0	957.1	957.2	957.3	957.4
731	957.0	957.1	957.2	957.3	957.4	957.5	957.6	957.7	957.8	957.9
732	957.5	957.6	957.7	957.8	957.9	958.0	958.1	958.2	958.3	958.4
733	958.0	958.1	958.2	958.3	958.4	958.5	958.6	958.7	958.8	958.9
734	958.5	958.6	958.7	958.8	958.9	959.0	959.1	959.2	959.3	959.4
735	959.0	959.1	959.2	959.3	959.4	959.5	959.6	959.7	959.8	959.9
736	959.5	959.6	959.7	959.8	959.9	960.0	960.1	960.2	960.3	960.4
737	960.0	960.1	960.2	960.3	960.4	960.5	960.6	960.7	960.8	960.9
738	960.5	960.6	960.7	960.8	960.9	961.0	961.1	961.2	961.3	961.4
739	961.0	961.1	961.2	961.3	961.4	961.5	961.6	961.7	961.8	961.9
740	961.5	961.6	961.7	961.8	961.9	962.0	962.1	962.2	962.3	962.4
741	962.0	962.1	962.2	962.3	962.4	962.5	962.6	962.7	962.8	962.9
742	962.5	962.6	962.7	962.8	962.9	963.0	963.1	963.2	963.3	963.4
743	963.0	963.1	963.2	963.3	963.4	963.5	963.6	963.7	963.8	963.9
744	963.5	963.6	963.7	963.8	963.9	964.0	964.1	964.2	964.3	964.4
745	964.0	964.1	964.2	964.3	964.4	964.5	964.6	964.7	964.8	964.9
746	964.5	964.6	964.7	964.8	964.9	965.0	965.1	965.2	965.3	965.4
747	965.0	965.1	965.2	965.3	965.4	965.5	965.6	965.7	965.8	965.9
748	965.5	965.6	965.7	965.8	965.9	966.0	966.1	966.2	966.3	966.4
749	966.0	966.1	966.2	966.3	966.4	966.5	966.6	966.7	966.8	966.9
750	966.5	966.6	966.7	966.8	966.9	967.0	967.1	967.2	967.3	967.4
751	967.0	967.1	967.2	967.3	967.4	967.5	967.6	967.7	967.8	967.9
752	967.5	967.6	967.7	967.8	967.9	968.0	968.1	968.2	968.3	968.4
753	968.0	968.1	968.2	968.3	968.4	968.5	968.6	968.7	968.8	968.9
754	968.5	968.6	968.7	968.8	968.9	969.0	969.1	969.2	969.3	969.4
755	969.0	969.1	969.2	969.3	969.4	969.5	969.6	969.7	969.8	969.9
756	969.5	969.6	969.7	969.8	969.9	970.0	970.1	970.2	970.3	970.4
757	970.0	970.1	970.2	970.3	970.4	970.5	970.6	970.7	970.8	970.9
758	970.5	970.6	970.7	970.8	970.9	971.0	971.1	971.2	971.3	971.4
759	971.0	971.1	971.2	971.3	971.4	971.5	971.6	971.7	971.8	971.9
760	971.5	971.6	971.7	971.8	971.9	972.0	972.1	972.2	972.3	972.4
761	972.0	972.1	972.2	972.3	972.4	972.5	972.6	972.7	972.8	972.9
762	972.5	972.6	972.7	972.8	972.9	973.0	973.1	973.2	973.3	973.4
763	973.0	973.1	973.2	973.3	973.4	973.5	973.6	973.7	973.8	973.9
764	973.5	973.6	973.7	973.8	973.9	974.0	974.1	974.2	974.3	974.4
765	974.0	974.1	974.2	974.3	974.4	974.5	974.6	974.7	974.8	974.9
766	974.5	974.6	974.7	974.8	974.9	975.0	975.1	975.2	975.3	975.4
767	975.0	975.1	975.2	975.3	975.4	975.5	975.6	975.7	975.8	975.9
768	975.5	975.6	975.7	975.8	975.9	976.0	976.1	976.2	976.3	976.4
769	976.0	976.1	976.2	976.3	976.4	976.5	976.6	976.7	976.8	976.9
770	976.5	976.6	976.7	976.8	976.9	977.0	977.1	977.2	977.3	977.4
771	977.0	977.1	977.2	977.3	977.4	977.5	977.6	977.7	977.8	977.9
772	977.5	977.6	977.7	977.8	977.9	978.0	978.1	978.2	978.3	978.4
773	978.0	978.1	978.2	978.3	978.4	978.5	978.6	978.7	978.8	978.9
774	978.5	978.6	978.7	978.8	978.9	979.0	979.1	979.2	979.3	979.4
775	979.0	979.1	979.2	979.3	979.4	979.5	979.6	979.7	979.8	979.9
776	979.5	979.6	979.7	979.8	979.9	980.0	980.1	980.2	980.3	980.4
777	980.0	980.1	980.2	980.3	980.4	980.5	980.6	980.7	980.8	980.9
778	980.5	980.6	980.7	980.8	980.9	981.0	981.1	981.2	981.3	981.4
779	981.0	981.1	981.2	981.3	981.4	981.5	981.6	981.7	981.8	981.9
780	981.5	981.6	981.7	981.8	981.9	982.0	982.1	982.2	982.3	982.4
781	982.0	982.1	982.2	982.3	982.4	982.5	982.6	982.7	982.8	982.9
782	982.5	982.6	982.7	982.8	982.9	983.0	983.1	983.2	983.3	983.4
783	983.0	983.1	983.2	983.3	983.4	983.5	983.6	983.7	983.8	983.9
784	983.5	983.6	983.7	983.8	983.9	984.0	984.1	984.2	984.3	984.4
785	984.0	984.1	984.2	984.3	984.4	984.5	984.6	984.7	984.8	984.9
786	984.5	984.6	984.7	984.8	984.9	985.0	985.1	985.2	985.3	985.4
787	985.0	985.1	985.2	985.3	985.4	985.5	985.6	985.7	985.8	985.9
788	985.5	985.6	985.7	985.8	985.9	986.0	986.1	986.2	986.3	986.4
789	986.0	986.1	986.2	986.3	986.4	986.5	986.6	986.7	986.8	986.9
790	986.5	986.6	986.7	986.8	986.9	987.0	987.1	987.2	987.3	987.4
791	987.0	987.1	987.2	987.3	987.4	987.5	987.6	987.7	987.8	987.9
792	987.5	987.6	987.7	987.8	987.9	988.0	988.1	988.2	988.3	988.4
793	988.0	988.1	988.2	988.3	988.4	988.5	988.6	988.7	988.8	988.9
794	988.5	988.6	988.7	988.8	988.9	989.0	989.1	989.2	989.3	989.4
795	989.0	989.1	989.2	989.3	989.4	989.5	989.6	989.7	989.8	989.9
796	989.5	989.6	989.7	989.8	989.9	990.0	990.1	990.2	990.3	990.4
797	990.0	990.1	990.2	990.3	990.4	990.5	990.6	990.7	990.8	990.9
798	990.5	990.6	990.7	990.8	990.9	991.0	991.1	991.2	991.3	991.4
799	991.0	991.1	991.2	991.3	991.4	991.5	991.6	991.7	991.8	991.9
800	991.5	991.6	991.7	991.8	991.9	992.0	992.1	992.2	992.3	992.4
801	992.0	992.1	992.2	992.3	992.4	992.5	992.6	992.7	992.8	992.9
802	992.5	992.6	992.7	992.8	992.9	993.0	993.1	993.2	993.3	993.4
803	993.0	993.1	993.2	993.3	993.4	993.5	993.6	993.7	993.8	993.9
804	993.5	993.6	993.7	993.8	993.9	994.0	994.1	994.2	994.3	994.4
805	994.0	994.1	994.2	994.3	994.4	994.5	994.6	994.7	994.8	994.9
806	994.5	994.6	994.7	994.8	994.9	995.0	995.1	995.2	995.3	995.4
807	995.0	995.1	995.2	995.3	995.4	995.5	995.6	995.7	995.8	995.9
808	995.5	995.6	995.7	995.8	995.9	996.0	996.1	996.2	996.3	996.4
809	996.0	996.1	996.2	996.3	996.4	996.5	996.6	996.7	996.8	996.9
810	996.5	996.6	996.7	996.8	996.9	997.0	997.1	997.2	997.3	997.4
811	997.0	997.1	997.2	997.3	997.4	997.5	997.6	997.7	997.8	997.9
812	997.5	997.6	997.7	997.8	997.9	998.0	998.1	998.2	998.3	998.4
813	998.0	998.1	998.2	998.3	998.4	998.5	998.6	998.7	998.8	998.9
814	998.5	998.6	998.7	998.8	998.9	999.0	999.1	999.2	999.3	999.4
815	999.0	999.1	999.2	999.3	999.4	999.5	999.6	999.7	999.8	999.9
816	999.5	999.6	999.7							

	0.0	0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9
720	1025.6	1025.7	1025.9	1027.0	1027.1	1027.3	1027.4	1027.5	1027.7	1027.8
721	1027.9	1028.1	1028.2	1028.3	1028.5	1028.6	1028.7	1028.8	1028.9	1029.1
722	1029.2	1029.4	1029.5	1029.6	1029.8	1029.9	1030.0	1030.2	1030.3	1030.4
723	1030.6	1030.7	1030.9	1031.0	1031.1	1031.3	1031.4	1031.5	1031.7	1031.8
724	1031.9	1032.1	1032.2	1032.3	1032.5	1032.6	1032.7	1032.8	1032.9	1033.1
725	1033.2	1033.4	1033.5	1033.6	1033.8	1033.9	1034.0	1034.2	1034.3	1034.4
726	1034.6	1034.7	1034.9	1035.0	1035.1	1035.3	1035.4	1035.5	1035.7	1035.8
727	1035.9	1036.1	1036.2	1036.3	1036.5	1036.6	1036.7	1036.8	1036.9	1037.1
728	1037.2	1037.4	1037.5	1037.6	1037.8	1037.9	1038.0	1038.2	1038.3	1038.4
729	1038.6	1038.7	1038.9	1039.0	1039.1	1039.3	1039.4	1039.5	1039.7	1039.8
730	1039.9	1040.1	1040.2	1040.3	1040.5	1040.6	1040.7	1040.9	1041.0	1041.1
731	1041.2	1041.4	1041.5	1041.6	1041.8	1041.9	1042.0	1042.2	1042.3	1042.4
732	1042.6	1042.7	1042.9	1043.0	1043.1	1043.3	1043.4	1043.5	1043.7	1043.8
733	1043.9	1044.1	1044.2	1044.3	1044.5	1044.6	1044.7	1044.9	1045.0	1045.1
734	1045.2	1045.4	1045.5	1045.6	1045.8	1045.9	1046.0	1046.2	1046.3	1046.4

GEN 3-3
20/9/58

ПЕРЕВОДНАЯ ТАБЛИЦА CONVERSION TABLE
Длина - миллиметры Inches - Millimetres

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
27.0	685.8	686.0	686.3	686.6	686.9	687.1	687.3	687.6	687.8	688.1
27.1	688.3	688.6	688.8	689.1	689.3	689.6	689.9	690.1	690.4	690.6
27.2	690.9	691.1	691.4	691.6	691.9	692.1	692.4	692.7	692.9	693.2
27.3	693.4	693.7	693.9	694.2	694.4	694.7	694.9	695.2	695.4	695.7
27.4	695.9	696.2	696.4	696.7	697.0	697.2	697.5	697.7	698.0	698.3
27.5	698.5	698.7	699.0	699.3	699.5	699.8	700.1	700.3	700.6	700.8
27.6	701.0	701.3	701.5	701.8	702.0	702.3	702.5	702.8	703.1	703.3
27.7	703.6	703.8	704.1	704.3	704.6	704.8	705.1	705.4	705.6	705.9
27.8	706.1	706.4	706.6	706.9	707.1	707.4	707.6	707.9	708.1	708.4
27.9	708.7	708.9	709.2	709.4	709.7	709.9	710.2	710.4	710.7	710.9
28.0	711.2	711.4	711.7	711.9	712.2	712.4	712.7	712.9	713.2	713.5
28.1	713.7	714.0	714.2	714.5	714.7	715.0	715.3	715.5	715.8	716.0
28.2	716.3	716.5	716.8	717.1	717.3	717.6	717.8	718.1	718.3	718.6
28.3	718.8	719.1	719.3	719.6	719.8	720.1	720.3	720.6	720.8	721.1
28.4	721.4	721.6	721.9	722.1	722.4	722.6	722.9	723.1	723.4	723.6
28.5	723.9	724.1	724.4	724.7	724.9	725.2	725.4	725.7	725.9	726.2
28.6	726.4	726.7	726.9	727.2	727.4	727.7	727.9	728.2	728.4	728.7
28.7	729.0	729.2	729.5	729.7	729.9	730.2	730.5	730.7	731.0	731.3
28.8	731.6	731.8	732.1	732.3	732.6	732.8	733.1	733.3	733.6	733.8
28.9	734.1	734.3	734.6	734.8	735.1	735.3	735.6	735.8	736.1	736.3
29.0	736.6	736.8	737.1	737.3	737.6	737.8	738.1	738.3	738.6	738.8
29.1	739.0	739.2	739.5	739.7	739.9	740.2	740.4	740.7	740.9	741.2
29.2	741.4	741.7	741.9	742.2	742.4	742.7	742.9	743.2	743.4	743.7
29.3	744.0	744.2	744.5	744.7	745.0	745.2	745.5	745.7	746.0	746.2
29.4	746.5	746.7	747.0	747.3	747.5	747.7	748.0	748.3	748.5	748.8
29.5	749.0	749.2	749.5	749.7	750.0	750.2	750.5	750.7	751.0	751.2
29.6	751.4	751.6	751.9	752.1	752.4	752.6	752.9	753.1	753.4	753.6
29.7	753.9	754.1	754.4	754.6	754.9	755.1	755.4	755.6	755.9	756.1
29.8	756.4	756.6	756.9	757.1	757.4	757.6	757.9	758.1	758.4	758.6
29.9	758.9	759.1	759.4	759.6	759.9	760.1	760.4	760.6	760.9	761.1
30.0	761.4	761.6	761.9	762.1	762.4	762.6	762.9	763.1	763.4	763.6
30.1	763.9	764.1	764.4	764.6	764.9	765.1	765.4	765.6	765.9	766.1
30.2	766.4	766.6	766.9	767.1	767.4	767.6	767.9	768.1	768.4	768.6
30.3	768.9	769.1	769.4	769.6	769.9	770.1	770.4	770.6	770.9	771.1
30.4	771.4	771.6	771.9	772.1	772.4	772.6	772.9	773.1	773.4	773.6
30.5	773.9	774.1	774.4	774.6	774.9	775.1	775.4	775.6	775.9	776.1
30.6	776.4	776.6	776.9	777.1	777.4	777.6	777.9	778.1	778.4	778.6
30.7	778.9	779.1	779.4	779.6	779.9	780.1	780.4	780.6	780.9	781.1
30.8	781.4	781.6	781.9	782.1	782.4	782.6	782.9	783.1	783.4	783.6
30.9	783.9	784.1	784.4	784.6	784.9	785.1	785.4	785.6	785.9	786.1
31.0	786.4	786.6	786.9	787.1	787.4	787.6	787.9	788.1	788.4	788.6
31.1	788.9	789.1	789.4	789.6	789.9	790.1	790.4	790.6	790.9	791.1
31.2	791.4	791.6	791.9	792.1	792.4	792.6	792.9	793.1	793.4	793.6
31.3	793.9	794.1	794.4	794.6	794.9	795.1	795.4	795.6	795.9	796.1
31.4	796.4	796.6	796.9	797.1	797.4	797.6	797.9	798.1	798.4	798.6

GEN 3-4
20/9/58
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ КОНВЕРСИОННАЯ ТАБЛИЦА
МЕТРЫ - ФУТЫ

МЕТРЫ	ФУТЫ	МЕТРЫ	ФУТЫ
1	3,280	300	984,100
2	6,562	300	984,100
3	9,843	400	1312,300
4	13,123	500	1640,400
5	16,404	600	1968,500
6	19,685	700	2296,600
7	22,966	800	2624,700
8	26,247	900	2952,800
9	29,528	1000	3280,900
10	32,809	2000	6561,700
20	65,617	3000	9842,600
30	98,426	4000	13123,500
40	131,234	5000	16404,300
50	164,043	6000	19685,200
60	196,852	7000	22966,100
70	229,660	8000	26247,000
80	262,469	9000	29527,900
90	295,278	10000	32808,800
100	328,087		

ФЕН 3-5
20/9/58
ПЕРЕВОДНАЯ ТАБЛИЦА
CONVERSION TABLE
Nautical Miles -
Miles-Kilometres
Морские мили - английские мили и километры

Морские мили Nautical miles	Английские мили Miles	Километры Kilometres	Морские мили Nautical miles	Английские мили Miles	Километры Kilometres
1	1.15	1.85	38	43.76	79.42
2	2.30	3.71	39	44.91	82.58
3	3.45	5.51	40	46.06	85.73
4	4.61	7.41	41	47.21	88.88
5	5.76	9.27	42	48.36	92.04
6	6.91	11.12	43	49.51	95.19
7	8.06	12.97	44	50.67	98.34
8	9.21	14.83	45	51.82	101.49
9	10.36	16.68	46	52.97	104.64
10	11.52	18.53	47	54.12	107.79
11	12.67	20.38	48	55.27	110.94
12	13.82	22.24	49	56.42	114.09
13	14.98	24.09	50	57.57	117.24
14	16.13	25.94	51	58.72	120.39
15	17.28	27.80	52	59.87	123.54
16	18.43	29.65	53	61.02	126.69
17	19.58	31.50	54	62.17	129.84
18	20.73	33.36	55	63.32	132.99
19	21.88	35.21	56	64.47	136.14
20	23.03	37.06	57	65.62	139.29
21	24.18	38.91	58	66.77	142.44
22	25.33	40.77	59	67.92	145.59
23	26.48	42.62	60	69.07	148.74
24	27.63	44.47	61	70.22	151.89
25	28.78	46.32	62	71.37	155.04
26	29.93	48.18	63	72.52	158.19
27	31.08	50.03	64	73.67	161.34
28	32.23	51.88	65	74.82	164.49
29	33.38	53.74	66	75.97	167.64
30	34.53	55.59	67	77.12	170.79
31	35.68	57.44	68	78.27	173.94
32	36.83	59.29	69	79.42	177.09
33	37.98	61.14	70	80.57	180.24
34	39.13	63.00	71	81.72	183.39
35	40.28	64.85	72	82.87	186.54
36	41.43	66.70	73	84.02	189.69
37	42.58	68.55	74	85.17	192.84

GEN 3-6
20/9/58ПЕРЕВОДНАЯ ТАБЛИЦА
Inches - Millibars
CONVERSION TABLE
Inches - Millibars

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
29.0	946.8	946.9	947.2	947.6	947.9	948.3	948.6	948.9	949.3	949.6
29.1	946.9	947.0	947.3	947.7	948.0	948.4	948.7	949.0	949.4	949.7
29.2	947.0	947.1	947.4	947.8	948.1	948.5	948.8	949.1	949.5	949.8
29.3	947.1	947.2	947.5	947.9	948.2	948.6	948.9	949.2	949.6	949.9
29.4	947.2	947.3	947.6	948.0	948.3	948.7	949.0	949.3	949.7	950.0
29.5	947.3	947.4	947.7	948.1	948.4	948.8	949.1	949.4	949.8	950.1
29.6	947.4	947.5	947.8	948.2	948.5	948.9	949.2	949.5	949.9	950.2
29.7	947.5	947.6	947.9	948.3	948.6	949.0	949.3	949.6	950.0	950.3
29.8	947.6	947.7	948.0	948.4	948.7	949.1	949.4	949.7	950.1	950.4
29.9	947.7	947.8	948.1	948.5	948.8	949.2	949.5	949.8	950.2	950.5
30.0	947.8	947.9	948.2	948.6	948.9	949.3	949.6	949.9	950.3	950.6
30.1	947.9	948.0	948.3	948.7	949.0	949.4	949.7	950.0	950.4	950.7
30.2	948.0	948.1	948.4	948.8	949.1	949.5	949.8	950.1	950.5	950.8
30.3	948.1	948.2	948.5	948.9	949.2	949.6	949.9	950.2	950.6	950.9
30.4	948.2	948.3	948.6	949.0	949.3	949.7	950.0	950.3	950.7	951.0
30.5	948.3	948.4	948.7	949.1	949.4	949.8	950.1	950.4	950.8	951.1
30.6	948.4	948.5	948.8	949.2	949.5	949.9	950.2	950.5	950.9	951.2
30.7	948.5	948.6	948.9	949.3	949.6	950.0	950.3	950.6	951.0	951.3
30.8	948.6	948.7	949.0	949.4	949.7	950.1	950.4	950.7	951.1	951.4
30.9	948.7	948.8	949.1	949.5	949.8	950.2	950.5	950.8	951.2	951.5
31.0	948.8	948.9	949.2	949.6	949.9	950.3	950.6	950.9	951.3	951.6
31.1	948.9	949.0	949.3	949.7	950.0	950.4	950.7	951.0	951.4	951.7
31.2	949.0	949.1	949.4	949.8	950.1	950.5	950.8	951.1	951.5	951.8
31.3	949.1	949.2	949.5	949.9	950.2	950.6	950.9	951.2	951.6	951.9
31.4	949.2	949.3	949.6	950.0	950.3	950.7	951.0	951.3	951.7	952.0
31.5	949.3	949.4	949.7	950.1	950.4	950.8	951.1	951.4	951.8	952.1
31.6	949.4	949.5	949.8	950.2	950.5	950.9	951.2	951.5	951.9	952.2
31.7	949.5	949.6	949.9	950.3	950.6	951.0	951.3	951.6	952.0	952.3
31.8	949.6	949.7	950.0	950.4	950.7	951.1	951.4	951.7	952.1	952.4
31.9	949.7	949.8	950.1	950.5	950.8	951.2	951.5	951.8	952.2	952.5
32.0	949.8	949.9	950.2	950.6	950.9	951.3	951.6	951.9	952.3	952.6
32.1	949.9	950.0	950.3	950.7	951.0	951.4	951.7	952.0	952.4	952.7
32.2	950.0	950.1	950.4	950.8	951.1	951.5	951.8	952.1	952.5	952.8
32.3	950.1	950.2	950.5	950.9	951.2	951.6	951.9	952.2	952.6	952.9
32.4	950.2	950.3	950.6	951.0	951.3	951.7	952.0	952.3	952.7	953.0
32.5	950.3	950.4	950.7	951.1	951.4	951.8	952.1	952.4	952.8	953.1
32.6	950.4	950.5	950.8	951.2	951.5	951.9	952.2	952.5	952.9	953.2
32.7	950.5	950.6	950.9	951.3	951.6	952.0	952.3	952.6	953.0	953.3
32.8	950.6	950.7	951.0	951.4	951.7	952.1	952.4	952.7	953.1	953.4
32.9	950.7	950.8	951.1	951.5	951.8	952.2	952.5	952.8	953.2	953.5
33.0	950.8	950.9	951.2	951.6	951.9	952.3	952.6	952.9	953.3	953.6
33.1	950.9	951.0	951.3	951.7	952.0	952.4	952.7	953.0	953.4	953.7
33.2	951.0	951.1	951.4	951.8	952.1	952.5	952.8	953.1	953.5	953.8
33.3	951.1	951.2	951.5	951.9	952.2	952.6	952.9	953.2	953.6	953.9
33.4	951.2	951.3	951.6	952.0	952.3	952.7	953.0	953.3	953.7	954.0
33.5	951.3	951.4	951.7	952.1	952.4	952.8	953.1	953.4	953.8	954.1
33.6	951.4	951.5	951.8	952.2	952.5	952.9	953.2	953.5	953.9	954.2
33.7	951.5	951.6	951.9	952.3	952.6	953.0	953.3	953.6	954.0	954.3
33.8	951.6	951.7	952.0	952.4	952.7	953.1	953.4	953.7	954.1	954.4
33.9	951.7	951.8	952.1	952.5	952.8	953.2	953.5	953.8	954.2	954.5
34.0	951.8	951.9	952.2	952.6	952.9	953.3	953.6	953.9	954.3	954.6
34.1	951.9	952.0	952.3	952.7	953.0	953.4	953.7	954.0	954.4	954.7
34.2	952.0	952.1	952.4	952.8	953.1	953.5	953.8	954.1	954.5	954.8
34.3	952.1	952.2	952.5	952.9	953.2	953.6	953.9	954.2	954.6	954.9
34.4	952.2	952.3	952.6	953.0	953.3	953.7	954.0	954.3	954.7	955.0
34.5	952.3	952.4	952.7	953.1	953.4	953.8	954.1	954.4	954.8	955.1
34.6	952.4	952.5	952.8	953.2	953.5	953.9	954.2	954.5	954.9	955.2
34.7	952.5	952.6	952.9	953.3	953.6	954.0	954.3	954.6	955.0	955.3
34.8	952.6	952.7	953.0	953.4	953.7	954.1	954.4	954.7	955.1	955.4
34.9	952.7	952.8	953.1	953.5	953.8	954.2	954.5	954.8	955.2	955.5
35.0	952.8	952.9	953.2	953.6	953.9	954.3	954.6	954.9	955.3	955.6
35.1	952.9	953.0	953.3	953.7	954.0	954.4	954.7	955.0	955.4	955.7
35.2	953.0	953.1	953.4	953.8	954.1	954.5	954.8	955.1	955.5	955.8
35.3	953.1	953.2	953.5	953.9	954.2	954.6	954.9	955.2	955.6	955.9
35.4	953.2	953.3	953.6	954.0	954.3	954.7	955.0	955.3	955.7	956.0
35.5	953.3	953.4	953.7	954.1	954.4	954.8	955.1	955.4	955.8	956.1
35.6	953.4	953.5	953.8	954.2	954.5	954.9	955.2	955.5	955.9	956.2
35.7	953.5	953.6	953.9	954.3	954.6	955.0	955.3	955.6	956.0	956.3
35.8	953.6	953.7	954.0	954.4	954.7	955.1	955.4	955.7	956.1	956.4
35.9	953.7	953.8	954.1	954.5	954.8	955.2	955.5	955.8	956.2	956.5
36.0	953.8	953.9	954.2	954.6	954.9	955.3	955.6	955.9	956.3	956.6
36.1	953.9	954.0	954.3	954.7	955.0	955.4	955.7	956.0	956.4	956.7
36.2	954.0	954.1	954.4	954.8	955.1	955.5	955.8	956.1	956.5	956.8
36.3	954.1	954.2	954.5	954.9	955.2	955.6	955.9	956.2	956.6	956.9
36.4	954.2	954.3	954.6	955.0	955.3	955.7	956.0	956.3	956.7	957.0
36.5	954.3	954.4	954.7	955.1	955.4	955.8	956.1	956.4	956.8	957.1
36.6	954.4	954.5	954.8	955.2	955.5	955.9	956.2	956.5	956.9	957.2
36.7	954.5	954.6	954.9	955.3	955.6	956.0	956.3	956.6	957.0	957.3
36.8	954.6	954.7	955.0	955.4	955.7	956.1	956.4	956.7	957.1	957.4
36.9	954.7	954.8	955.1	955.5	955.8	956.2	956.5	956.8	957.2	957.5
37.0	954.8	954.9	955.2	955.6	955.9	956.3	956.6	956.9	957.3	957.6
37.1	954.9	955.0	955.3	955.7	956.0	956.4	956.7	957.0	957.4	957.7
37.2	955.0	955.1	955.4	955.8	956.1	956.5	956.8	957.1	957.5	957.8
37.3	955.1	955.2	955.5	955.9	956.2	956.6	956.9	957.2	957.6	957.9
37.4	955.2	955.3	955.6	956.0	956.3	956.7	957.0	957.3	957.7	958.0
37.5	955.3	955.4	955.7	956.1	956.4	956.8	957.1	957.4	957.8	958.1
37.6	955.4	955.5	955.8	956.2	956.5	956.9	957.2	957.5	957.9	958.2
37.7	955.5	955.6	955.9	956.3	956.6	957.0	957.3	957.6	958.0	958.3
37.8	955.6	955.7	956.0	956.4	956.7	957.1	957.4	957.7	958.1	958.4
37.9	955.7	955.8	956.1	956.5	956.8	957.2	957.5	957.8	958.2	958.5
38.0	955.8	955.9	956.2	956.6	956.9	957.3	957.6	957.9	958.3	958.6
38.1	955.9	956.0	956.3	956.7	957.0	957.4	957.7	958.0	958.4	958.7
38.2	956.0	956.1	956.4	956.8	957.1	957.5	957.8	958.1	958.5	958.8
38.3	956.1	956.2	956.5	956.9	957.2	957.6	957.9	958.2	958.6	958.9
38.4	956.2	956.3	956.6	957.0	957.3	957.7	958.0	958.3	958.7	959.0
38.5	956.3	956.4	956.7	957.1	957.4	957.8	958.1	958.4	958.8	959.1
38.6	956.4	956.5	956.8	957.2	957.5	957.9	958.2	958.5	958.9	959.2
38.7	956.5	956.6	956.9	957.3	957.6	958.0	958.3	958.6	959.0	959.3
38.8	956.6	956.7	957.0	957.4	957.7	958.1	958.4	958.7	959.1	959.4
38.9	956.7	956.8	957.1	957.5	957.8	958.2	958.5	958.8	959.2	959.5
39.0	956.8	956.9	957.2	957.6	957.9	958.3	958.6	958.9	959.3	959.6
39.1	956.9	957.0	957.3	957.7	958.0	958.4	958.7	959.0	959.4	959.7
39.2	957.0	957.1	957.4	957.8	958.1	958.5	958.8	959.1	959.5	959.8
39.3	957.1	957.2	957.5	957.9	958.2	958.6	958.9	959.2	959.6	959.9
39.4	957.2	957.3	957.6	958.0	958.3	958.7	959.0	959.3	959.7	960.0
39.5	957.3	957.4	957.7	958.1	958.4	958.8	959.1	959.4	959.8	960.1
39.6	957.									

Автомат ЕАН II.05.61 в 61346

ABRODROMES
/ 100 /

Аэродром	Местоположе- ние	Преи- мство в м.	МК ИИП	Размер ИИП в м.	Покр.тос	Оборудование			Та- мож- ня	Приме- чание
						Под- хо- дов	По- ро- гов	ИИП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Актыониск	3 км южнее г. Актыониска	+220	127-307 10-210 70-230	2000 x 86 1400 x 100 1400 x 100	Грунт - -	127х	х	х		
Алма-Ата	10 км сев.- сев.-восточнее г. Алма-Аты	+670	30-270 12-192	2800 x 60 1100 x 45	Бетон Асфальт	230х	х	х	х	
Внуково	28 км юго-за- паднее центра г. Москвы	+204	062-242 016-196	3000 x 80 3050 x 60	Бетон -	х х	х х	х х	х	
Курумоч	35 км севернее г. Курумоча	+138	32-232	2500x80-60	Бетон	232х	х	х	х	
Самарканд	3 км северо- восточнее г. Самарканда	+674	092-272	2500 x 200	Грунт	092х	х	х		
Сталинобад	Длина окраина г. Сталинобада	+783	086-266	2700 x 60	Бетон	86х	х	х		
Ташкент	Длина окраина г. Ташкента	+422	076-256	3000 x 60	Бетон	х	х	х	х	
Термез	7 км северо- восточнее г. Термеза	+309	045-225	1000 x 300	Грунт	-	-	-	х	
Рязань	10 км северо- западнее г. Рязани	+130	064-244	2500 x 80	Бетон	х	х	х		
Вереметьево	28 км северо- северо-запад- нее г. Москвы	+190	068-248	3500 x 80	Бетон	х	х	х	х	

Аэродром СВ № 26, 04, 61 и 6113

ПРОТОКОЛ ЭКСПЕРТИЗЫ

А04 1-1

INTERNATIONAL AERODROMES										
Aerodrome	Location	Elevation	RWY Dimensions	Surface	Lighting		RWY	Customs	Remarks	
					Approach	Threshold				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Attiubinsk	5 km South of Attiubinsk	+220	127-307 1400 x 100 70-250	Grass	127x	x	x	x	x	
Alma-Ata	10 km North-North-East of Alma-Ata	+670	50-230 12-136	Concrete Asphalt	230x	x	x	x	x	
Vnukovo	28 km South-East of Moscow center	+204	1000 x 80 3000 x 60	Concrete	x	x	x	x	x	
Kurumoch	25 km North of Kuibyshev	+138	2500x60-60	Concrete	232x	x	x	x	x	
Samarzand	3 km North-East of Samarzand	+674	2500 x 200	Grass	092x	x	x	x	x	
Stalinabad	Southern suburb of Stalinabad	+783	086-266	Concrete	86x	x	x	x	x	
Tashkent	Southern suburb of Tashkent	+422	076-256	Concrete	x	x	x	x	x	
Termez	7 km North-East of Termez	+309	045-225	Grass	x	x	x	x	x	
Rihsan	10 km North-West of Rihsan	+130	064-244	Concrete	x	x	x	x	x	
Sheremetievo	28 km North-East of Moscow	+190	068-248	Concrete	x	x	x	x	x	

AGA 1-3
20/9/58

Automatic loaders and trucks.

35. Transport for passengers: Bus and taxi.

36. Dues, taxes, duties, etc., levied over and above the established ones in accordance with the country's laws:

37. Aerodrome night light equipment: Mag- 242^o

Light beacons: Neon, situated 1,085 metres from the start of the runway.

characteristic -
location -

Lead-in lights: Red floodlights on the central-line of the runway 400-1,035 metres from the beginning of the runway.

Boundary lights: Neon, located 400 metres from the start of the runway on either side.

Approach lights: Red floodlights 400 metres from the start of the runway to the boundary lights in two rows after the line of runway lights.

Threshold lights: Green, in pairs on either side at the threshold of the runway.

Runway lights: white and on the last 1/3 length of the runway--yellow-white, situated in two lines on either side of the runway.

Restriction lights: Red, in pairs, on either side at the end of the runway.

Taxiway lights: Green, on one or either side of the taxiways.

Landing floodlights: Available in set with light equipment.

Wind and landing direction indicator lights: None.

Obstruction lights: On flight obstructions in the aerodrome.

AGA 1-4
20/9/58

Illumination of air terminal apron: Illuminated.
Horizontal lights: None.
Light signals in use: Red, green and white rockets; portable lanterns--red, green and white.

Aerodrome night light equipment: Mag-62

Light beacons: None.

characteristic -

location -

Lead-in lights: Red floodlights on the centre-line of the runway 400-1,000 metres from the start of the runway.

Boundary lights: Neon, located 400 metres from the start of the runway on either side.

Approach lights: Red floodlights 400 metres from the start of the runway to the boundary lights in two rows after the line of runway lights.

Threshold lights: Green, in pairs on either side at the threshold of the runway.

Runway lights: White and on the last 1/3 length of the runway--yellow-white, located in two lines on either side of the runway.

Restriction lights: Red, in pairs, on either side at the end of the runway.

Taxiway lights: Green, on one or either side of the taxiways.

Landing floodlights: Available.

Wind and landing direction indicator lights: None.

Obstruction lights: On flight obstructions in the aerodrome.

AGA 1-5
20/9/58

Illumination of air terminal apron: Illuminated.

Horizontal lights: None.

Light signals in use: Red, green and white rockets; portable lanterns--red, green and white.

38. Characteristic weather at the airport (mean temperature, predominant winds, etc.):

Mean monthly air temperature by months:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
-10.3	-9.7	-5.0	3.7	11.5	15.5	17.8	15.8	10.4	4.1	-2.5	-8.0

39. Magnetic variation: +8°.

40. Annual magnetic variation change:

41. Landing meteorological minima at the airport:

Mag°	Minimum No. 1		Minimum No. 2	
	Day	Night	Day	Night
QFU				
242	50/500	50/500	100/1,000	150/1,500
ILS				
242	30/300	30/300	100/1,000	150/1,500
62	50/500	50/500	100/1,000	150/1,500
ILS				
62	30/300	30/300	100/1,000	150/1,500
196	50/500	50/500	100/1,000	150/1,500

42. Controlling authority and administration at the airport: AEROFLOT.

43. Postal address: Civil Airway Airport, Vnukovo, Moscow.

44. Cable address: Vnukovo Airport, Moscow.

45. Telephones: Airport-- K-4-06-71; information desk--K-5-66-00

46. Air traffic control services: AOC, Airport Traffic Control, communications, meteorological service.

47. Location of TFR:

48. Working languages: Russian.

ASA 1-4
20/9/58

Illumination of air terminal apron: Illuminated.
Horizontal lights: None.
Light signals in use: Red, green and white rockets; portable lanterns--red, green and white.

Aerodrome night light equipment: Mag-61⁰

Light beacons: None.

characteristic -

location -

Lead-in lights: Red floodlights on the centre-line of the runway 400-1,000 metres from the start of the runway.

Boundary lights: Neon, located 400 metres from the start of the runway on either side.

Approach lights: Red floodlights 400 metres from the start of the runway to the boundary lights in two rows after the line of runway lights.

Threshold lights: Green, in pairs on either side at the threshold of the runway.

Runway lights: White and on the last 1/3 length of the runway--yellow-white, located in two lines on either side of the runway.

Restriction lights: Red, in pairs, on either side at the end of the runway.

Taxiway lights: Green, on one or either side of the taxiways.

Landing floodlights: Available.

Wind and landing direction indicator lights: None.

Obstruction lights: On flight obstructions in the aerodrome.

ASA 1-5
20/9/58

Illumination of air terminal apron: Illuminated.

Horizontal lights: None.

Light signals in use: Red, green and white rockets; portable lanterns--red, green and white.

38. Characteristic weather at the airport (mean temperature, predominant winds, etc.):

Mean monthly air temperature by months:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
-10.3	-9.7	-5.0	3.7	11.5	15.5	17.8	15.8	10.4	4.1	-2.3	-8.0

39. Magnetic variation: +8°.

40. Annual magnetic variation change:

41. Landing meteorological minima at the airport:

Mag ⁰	Minimum No. 1		Minimum No. 2	
	Day	Night	Day	Night
QFU				
242	50/500	50/500	100/1,000	150/1,500
ILS	30/300	30/300	100/1,000	150/1,500
62	50/500	50/500	100/1,000	150/1,500
ILS	30/300	30/300	100/1,000	150/1,500
196	50/500	50/500	100/1,000	150/1,500

42. Controlling authority and administration at the airport:

AKROFILOT.

43. Postal address: Civil Airway Airport, Vnukovo, Moscow.

44. Cable address: Vnukovo Airport, Moscow.

45. Telephones: Airport-- K-4-05-71; information desk--K-5-66-00

46. Air traffic control services: ADC, Airport Traffic Control, communications, meteorological service.

47. Location of TFR:

48. Working languages: Russian.

ASA 1-8
20/9/58

ASA 2-1
20/9/58

49. Usual number of incoming and outgoing aircraft per hour in conditions of instrument flight:
50. Maximum number of incoming and outgoing aircraft per hour under ILS:
51. Alternate aerodrome: Kharkov.
52. Special landing and take-off instructions:
53. Local flight restrictions:
54. Instructions for incoming and outgoing aircraft (rules of approach-to-land, take-off, etc.):

TASHKENT AIRPORT

1. Designation: Tashkent-southern.
2. Abbreviated designation: EUIT
3. Operation hours: 24.
4. Customs office: Available.
5. Sanitary, quarantine and immigration offices: Available.
6. Restrictions in the utilization of the aerodrome: None.
7. Obstructions:

Obstruction	Height above aerodrome elevation	Height above sea level	Location. Obstruction lights, if any.
1. Radio masts	32 m.	454 m.	1,500 m. from the centre. -line of the runway. Magnetic azimuth 25°.
2. SS masts	120 m.	542 m.	4.5 km. from the centre. -line of the runway. Magnetic azimuth 30°.
3. SS masts	236 m.	658 m.	12.75 km. from the centre. -line of the runway. Magnetic azimuth 240°.
4. Factory chimney-stack	80 m.	502 m.	2,500 m. from the centre. -line of the runway. Magnetic azimuth 312°.
5. TV mast	186 m.	608 m.	7,000 m. from the centre. -line of the runway. Magnetic azimuth 340°.

AGA 2-2
20/3/58

AGA 2-3
20/3/58

6. Radio installations, 20 m. 442 m. Along the north side of the runway at a distance of 150-200 m.

NOTE: 1. All the above obstructions are marked with obstruction lights.

2. The locality adjoining the runway from a landing bearing of 256° is elevated, while at a distance of 20 km. from the runway the relief is 100 m. above the aerodrome elevation.

8. Lowest safe flight altitude within a radius of 40 km.:
9. Lowest safe flight altitude within a radius of 7.5 km.:
10. Location of the aerodrome, features of the surrounding locality: $41^{\circ}16'N$, $69^{\circ}16'E$. The aerodrome is situated on the southern outskirts of the city of Tashkent (6 km. from the centre of the city).
11. Aerodrome position: $41^{\circ}16'N$, $69^{\circ}16'E$.
12. Aerodrome elevation: +422 metres.
13. Classification of aerodrome: Non-class civil aerodrome.
14. Fuel and lubricants: Available.
15. Runways:

Magnetic Bearing	Dimensions	Surface	Traffic load capacity	Elevation of each threshold
$76^{\circ}/256^{\circ}$	3,000x60	Concrete	Unlimited	

16. Day markings and wind direction indicator:
17. Taxiways, air terminal, etc.:
18. Parking: Available.
19. Hangars:

20. Transition altitude: Altitude of transition to aerodrome pressure at an atmospheric pressure of 760 mm. and over -- 1,500 metres; at an atmospheric pressure of less than 760 mm. -- 1,800 metres.

21. Pre-flight training of crews: Ensured.
22. Technical service: Available.
23. Aeronautical information: Available.
24. Storehouses for fuel and lubricants:
25. Repair shops: Available.
26. Telephone and telegraph: Available.
27. Auxiliary storehouses: Available.
28. Water supply: Available.
29. Meteorological service: Available.
30. Service staff: Available.
31. Medical service: Available.
32. Currency exchange office: Available.
33. Hotels, restaurants, relaxation premises: Available.
34. Luggage and cargo unloading and loading facilities:
35. Transport for passengers: Bus, taxi.
36. Dues, taxes, duties, etc., levied over and above the established ones in accordance with the country's laws:

AGA 2-4
20/9/58

AGA 2-5
20/9/58

37. Aerodrome night light equipment: Mag-76°

Light beacons: None.

characteristic -
location -

Lead-in lights: Neon, situated along the centre-line of the runway, at a sector 300 to 800 m. from the start of the runway.

Boundary lights: Neon, situated on a sector 300 m. from the threshold of the runway, opposite to the red armature.

Approach lights: Neon, situated on a sector 300 m. from the threshold of the runway to the boundary lights in two rows after the line of runway lights.

Threshold lights: Green, in pairs on either side at the threshold of the runway.

Runway lights: White.

Restriction lights: Red, in pairs on either side at the end of the runway.

Taxiway lights: Green, along one side of the taxiway.

Landing floodlights: Available.

Wind and landing direction indicator lights: No wind indicator lights.

Obstruction lights: On flight obstructions in the aerodrome.

Illumination of air terminal apron: Apron is illuminated

Horizontal lights: None.

Light signals in use: Red, green and white rockets;

portable lanterns--red, green and white.

38. Characteristic meteorological conditions at the airport:

39. Magnetic variation: +5°

40. Annual magnetic variation change:

41. Landing and take-off meteorological minima at the aerodrome:

Landing minima

Minimum No. 1

Cloud base by day--50 m.; by night--50 m.

Horizontal visibility by day--500 m.; by night--1,000 m.

Minimum No. 2

Cloud base by day--100 m.; by night--150m.

Horizontal visibility by day--1,500 m.; by night--2,000 m.

42. Controlling authority and administration at the airport: AEROFLOT.

43. Postal address: Civil Airways Airport, Tashkent.

44. Cable address: Tashkent Airport.

45. Telephone No.:

46. Air traffic control services: ACC, Airport Traffic Control, communications, meteorological service.

47. Location of TWR: On the northern boundary of the airfield.

48. Working languages: Russian.

AGA 2-6
20/9/58

AGA 3-1
20/9/58

49. Usual number of incoming and outgoing aircraft per hour under IMC:
50. Maximum number of incoming and outgoing aircraft per hour under IMC:
51. Alternate aerodromes: Aktyubinsk, Samarkand.
52. Special landing and take-off instructions:
53. Local flight restrictions: No local restrictions.
54. Instructions for incoming and outgoing aircraft (rules of approach-to-land, take-off, etc.):

AKTYUBINSK AIRPORT

1. Designation: Aktyubinsk.
2. Abbreviated designation: KUTZ.
3. Operation hours: H24.
4. Customs office: None.
5. Sanitary, quarantine and immigration offices: None.
6. Restrictions in the utilisation of the aerodrome:
The runways are not paved and may become sodden during heavy rain, particularly in the autumn and spring.
7. Obstructions:

Obstruction	Height above aerodrome	Height above sea level	Location. Obstruction lights, if any.
1. Radio masts	30 m.	250 m.	1.5 km. north of the centre of the aerodrome.
2. Offices, Aerodrome Control Tower, etc.	20 m.	240 m.	250 m. from the centre in the 40°-100° sector.
3. Grain elevator	50 m.	270 m.	2.3 km. from the centre of the aerodrome. Magnetic azimuth 360°.
4. Factory chimney-stack and buildings.	90 m.	310 m.	10 km. from the centre of the flying field. Magnetic azimuth 315°.
5. NDB mast	42 m.	262 m.	5.170 m. from the centre of the flying field. Magnetic azimuth 307°.

AGA 3-4
20/9/58

AGA 3-5
20/9/58

Approach lights: Red floodlights, situated on a sector 300 metres from the start of the runway to the boundary lights in two rows after the line of runway lights.

Threshold lights: Green, in pairs on either side at the start of the runway.

Runway lights: White and on the last $\frac{1}{3}$ length of the runway--yellow-white, situated in two lines on either side of the runway.

Restriction lights: Red, in pairs on either side at the end of the runway.

Taxiway lights: None.

Landing floodlights: Available.

Find and landing direction indicator lights: None.

Obstruction lights: On flight obstructions in the aerodrome.

Horizontal lights: None.

Light signals in use: Red, green and white rockets; portable lanterns--red, green and white.

39. Magnetic variation: $+9^{\circ}$

40. Annual magnetic variation change:

41. Landing and take-off and landing meteorological minimum at the airport:

Landing minima

Minimum No. 1. Cloud base by day--50 m.; by night--100m.
Horizontal visibility by day--800 m.;
by night--1,000 m.

Minimum No. 2. Cloud base by day--100 m.; by night--150m.
Horizontal visibility by day--1,000 m.;

by night--1,500 m.

42. Controlling authority and administration at the airport: AEROFLOT.

43. Postal address: Civil Airway Airport, Aktyubinsk.

44. Cable address: Aktyubinsk Airport.

45. Telephone: No.:

46. Air traffic control services: ACC, Airport Traffic Control, communications, meteorological service.

47. Location of TWR: On the north-eastern boundary of the airfield.

48. Working languages: Russian.

49. Usual number of incoming and outgoing aircraft per hour under IMC:

50. Maximum number of incoming and outgoing aircraft per hour under IMC:

51. Alternate aerodrome:

52. Special landing and take-off instructions:

53. Local flight restrictions: No local restrictions.

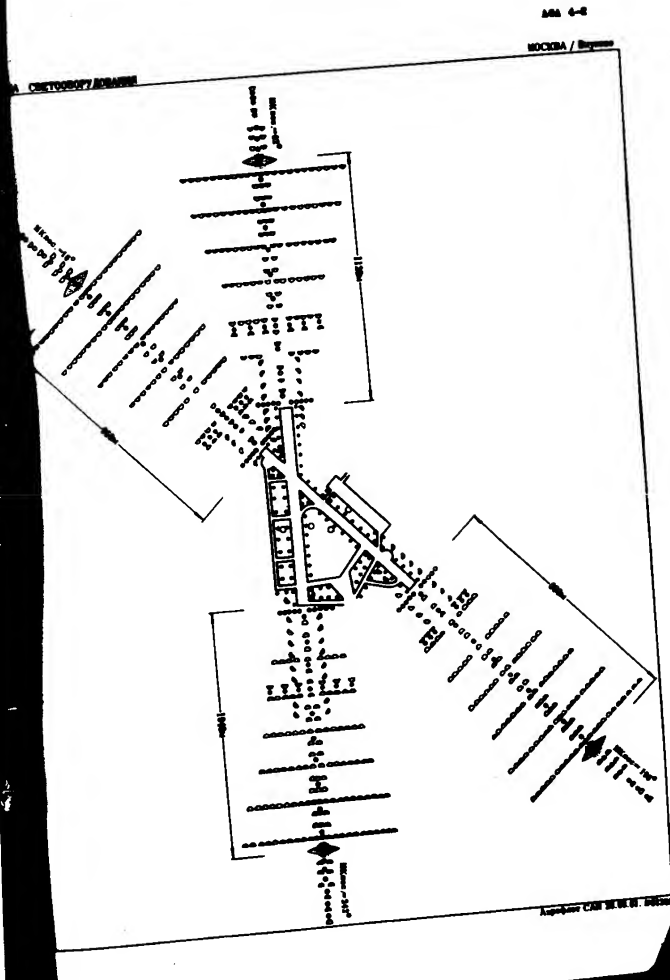
54. Instructions for incoming and outgoing aircraft (rules of approach-to-land, take-off, etc.):

ASA 4-1
20 / 9 / 58

SAMARKAND AIRPORT

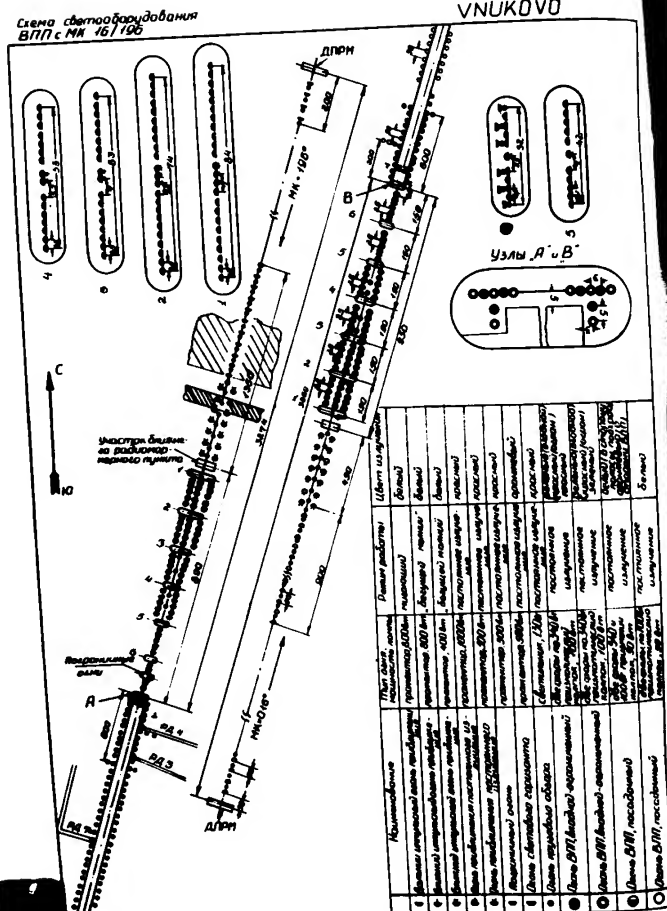
1. Designation: Samarkand.
2. Abbreviated designation: EUTN
3. Operation hours: E24
4. Customs office: None.
5. Sanitary, quarantine and immigration offices: None.
6. Restrictions in the utilization of the aerodrome:
7. Obstructions:

Obstruction	Height above aerodrome sea elevation level	Height above aerodrome sea elevation level	Location. Obstruction lights, if any.
1. Spurs of Chapak- Ate Mountains.	153 m.	827 m.	5,200 m. from the centre-line of the runway. Magnetic azimuth 98°.
2. Mount Khabdun- Tau	992 m.		35 km. from the centre of the aero- drome. Magnetic azimuth 40°. No ob- struction lights.
3. Turkestan Range	2,520 m.	3,194 m.	65 km. from the centre of the aero- drome. Magnetic azi- muth 90°. No ob- struction lights.



ВНУКОВО
VNUKOV0

ABA 4-4
20/9/58



36. Dues, taxes, duties, etc., levied over and above the established ones in accordance with the country's laws:
37. Aerodrome night light equipment:
 - Light beams:
 - characteristic -
 - location -
 - Approach lights:
 - Threshold lights:
 - Runway lights:
 - Taxiway lights:
 - Boundary lights:
 - Landing floodlights:
 - Wind and landing direction indicator lights:
 - Light signals in use:
 - Obstruction lights:
 - Illumination of air terminal areas:
 - Horizontal lights:
 - Special equipment (fog-dispersing installations, etc.):
38. Characteristic meteorological conditions at the airport (mean temperature, predominant winds, etc.):
39. Magnetic variation: $+5^{\circ}$.
40. Annual magnetic variation change:
41. Landing and take-off meteorological minima at the airport:

AGA 4-5
20/9/58

AGA 5-1
20/9/58

Landing minima

Minimum No. 1

Cloud base by day--200 m.; by night--300 m.
Horizontal visibility by day--2,000 m.; by
night--3,000 m.

Minimum No. 2

Cloud base by day--300 m.; by night--400 m.
Horizontal visibility by day--2,000 m.; by
night--4,000 m.

42. Controlling authority and administration at the
airport: AEROFLOT.
43. Postal Address: Civil Airways Airport, Samarkand.
44. Cable address: Samarkand Airport.
45. Telephone No.:
46. Air traffic control services: Airport Traffic Con-
trol, communication, meteorological service.
47. Location of TFR: On the southern boundary of the
flying field.
48. Working languages: Russian.
49. Usual number of incoming and outgoing aircraft per
hour under IMC:
50. Maximum number of incoming and outgoing aircraft
per hour under IMC:
51. Alternate aerodromes:
52. Special landing and take-off instructions:
53. Local flight restrictions: No local restrictions.
54. Instructions for incoming and outgoing aircraft
(rules of approach to-land, take-off, etc.):

TREKES AIRPORT

1. Designation: Termez.
2. Abbreviated designation: TUTS
3. Operation hours: During the daytime.
4. Customs office: Available.
5. Sanitary, quarantine and immigration offices: Avail-
able.
6. Restrictions in the utilization of the aerodrome: In
heavy rain it is subject to soddenness. It is
open only during the day.
7. Obstructions:

Obstruction	Height above aerodrome elevation	Height above sea level	Location. Obstruction lights, if any.
1. Office buildings and radio masts	12 m.	321 m.	110°-140° from the centre- line of the runway, 200 m. from the centre-line of the runway.
2. Ruins and earth mounds	6 m.	215 m.	110°-145° from the centre- line of the runway, 300- 400 m. from the centre- line of the runway.
3. Separate elevations	196 m. 55 m.	505 m. 364 m.	25 km. north of the centre of the aerodrome. 15 km NEW of the centre of the aerodrome.

AGA 5-2
20/9/58

105 m. 414 m. 10 km. NW of the centre
of the aerodrome.
15 m. 325 m. 10 km. NW of the centre
of the aerodrome.

8. Lowest safe flight altitude within a radius of
40 km.:
9. Lowest safe flight altitude within a radius of
7.5 km.:
10. Location of the aerodrome and features of the
surrounding locality: The aerodrome is si-
tuated 7 km. north-east of the town, near
the railway.
11. Aerodrome position: 37°17'N, 67°19'E.
12. Aerodrome elevation: +309 m. (above mean sea level).
13. Classification of aerodrome: Civil Aerodrome 4th
Class.
14. Fuel and lubricants: Available.
15. Runways:

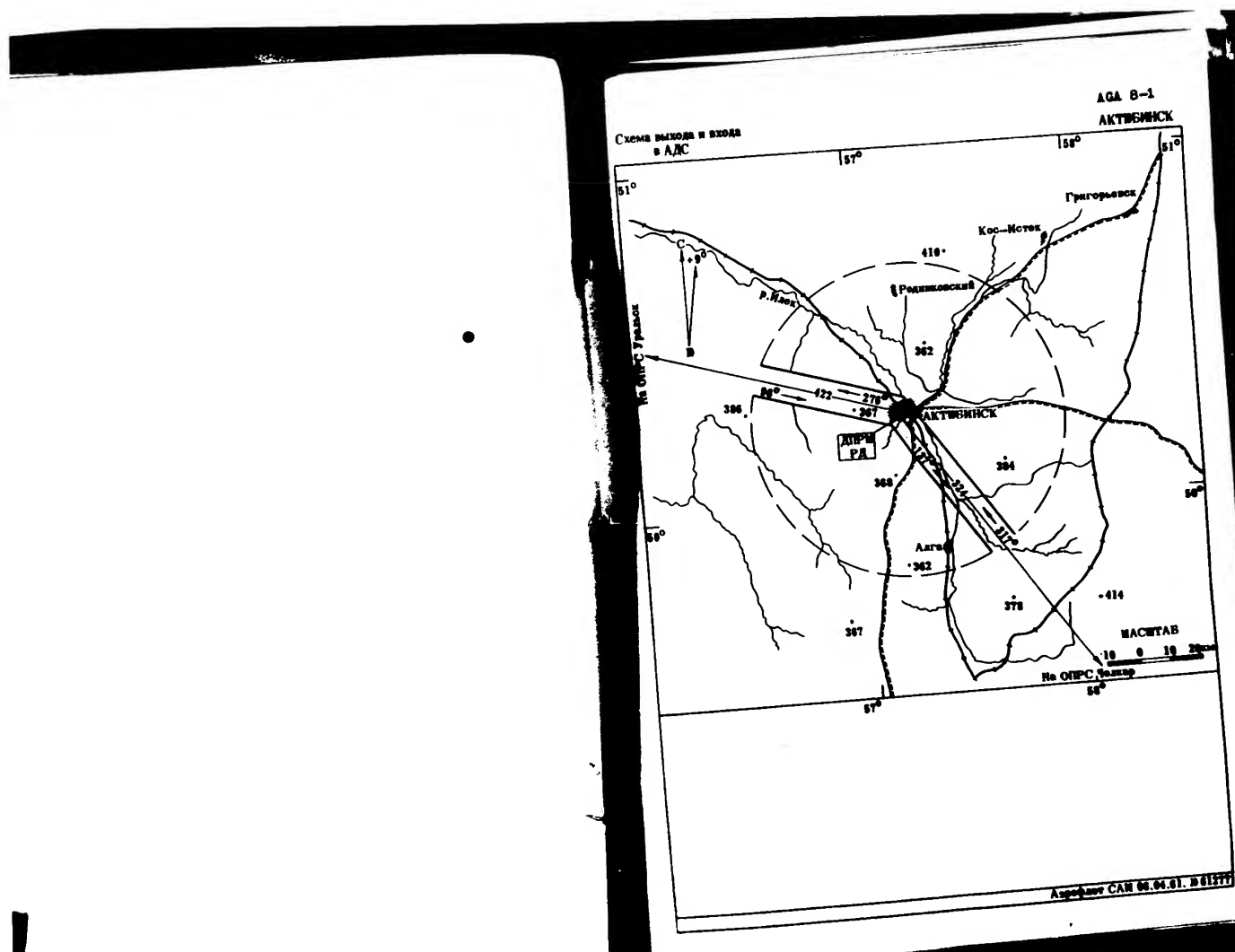
Magnetic Bearing	Dimensions	Surface	Traffic load capacity	Elevation of each thresh- old
45°/225°	1,400x300	Grass	20 tons for aircraft with single wheels, 25 tons with paired wheels	

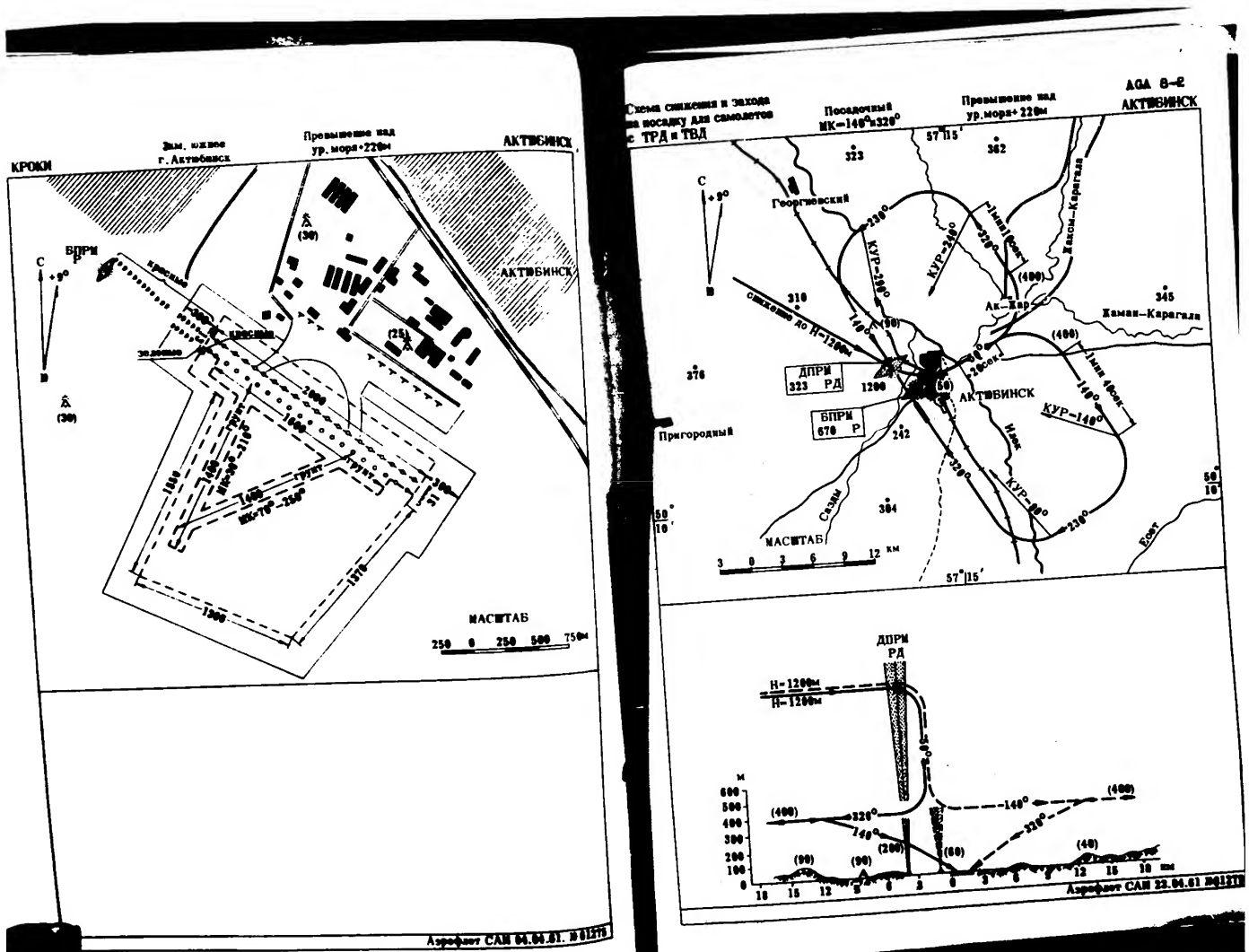
16. Day markings and wind direction indicator: The run-
way is marked with white flags: the wind dire-

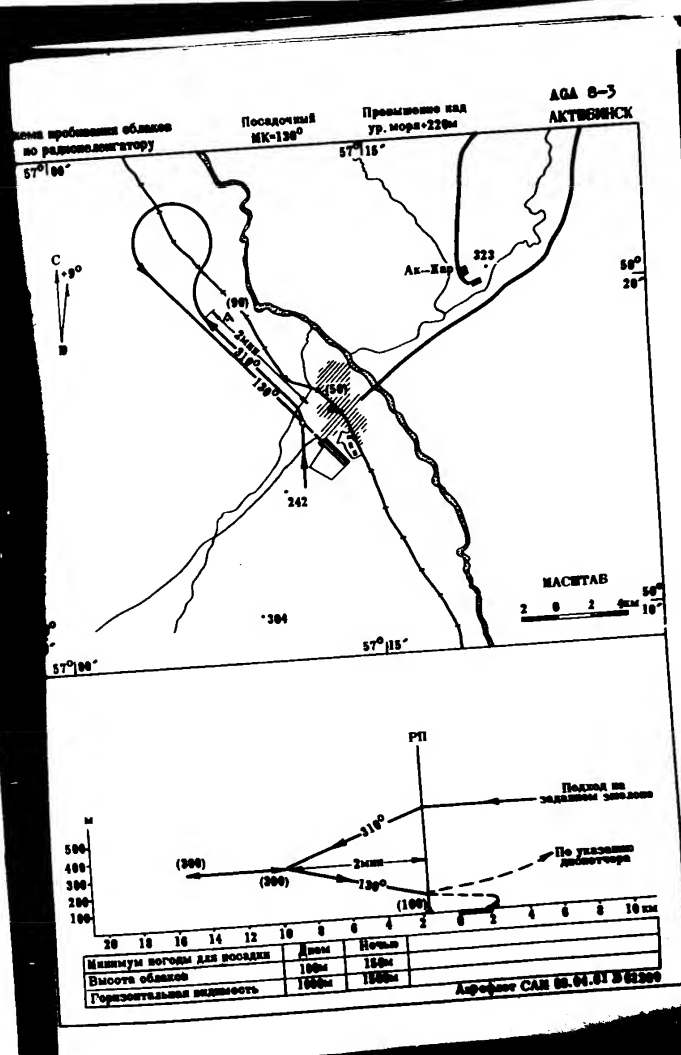
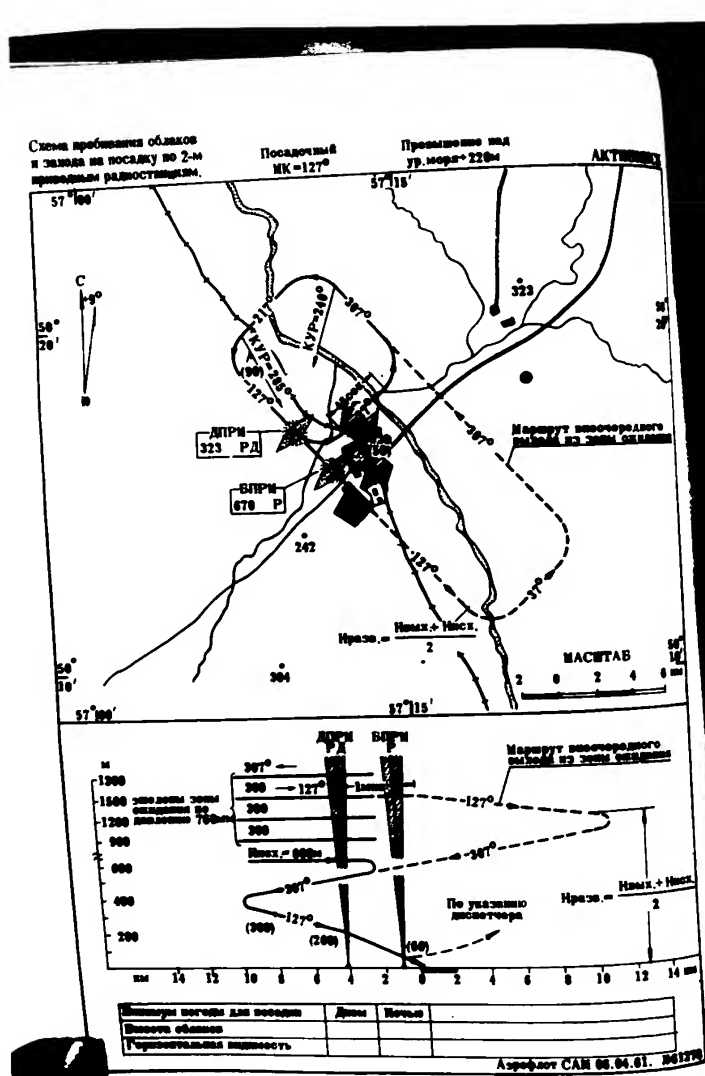
AGA 5-3
20/9/58

- ction indicator is white, cone-shaped with
black stripes.
17. Taxiways, air terminal, etc.: Aircraft are taxied
in the airfield in accordance with instructions
from the Air Traffic Control officer. Pre-
mises for passengers are available.
 18. Parking: Aircraft are parked on soil.
 19. Hangars: None.
 20. Transition altitude.
 21. Pre-flight training of crews: Ensured.
 22. Technical service: Available.
 23. Aeronautical information: Available.
 24. Storehouses for fuel and lubricants: Available.
 25. Repair shops: None.
 26. Telephone and telegraph: Available.
 27. Auxiliary storehouses: Available, but very limited.
 28. Water supply: Available.
 29. Meteorological service: Available.
 30. Service staff: Available.
 31. Medical service: Available.
 32. Currency exchange office: Available.
 33. Hotels, restaurants, relaxation premises: None.
 34. Luggage and cargo unloading and loading facilities:
Manual.
 35. Transport for passengers: Bus.

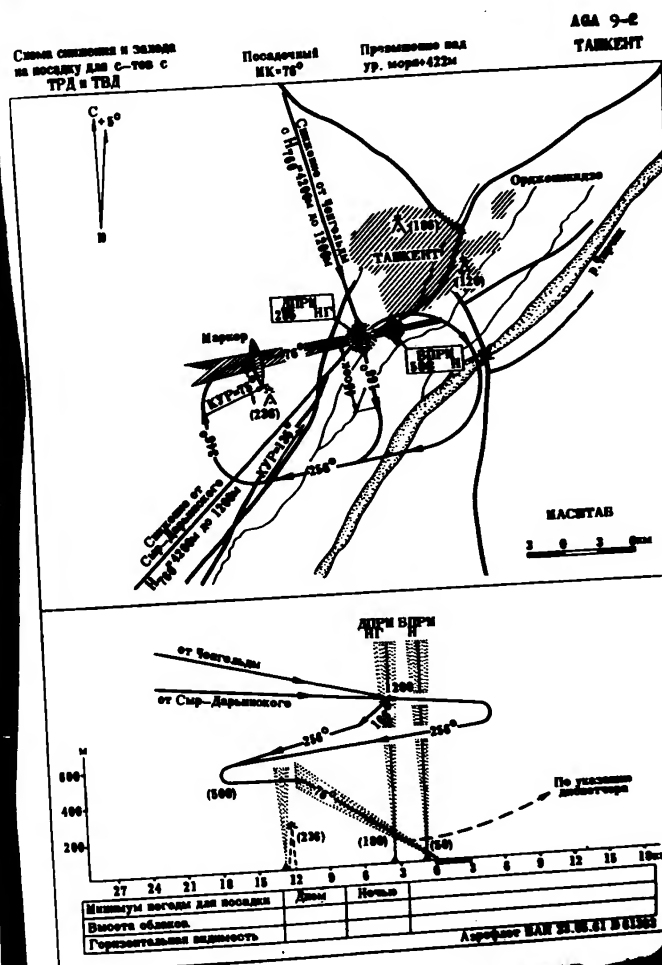
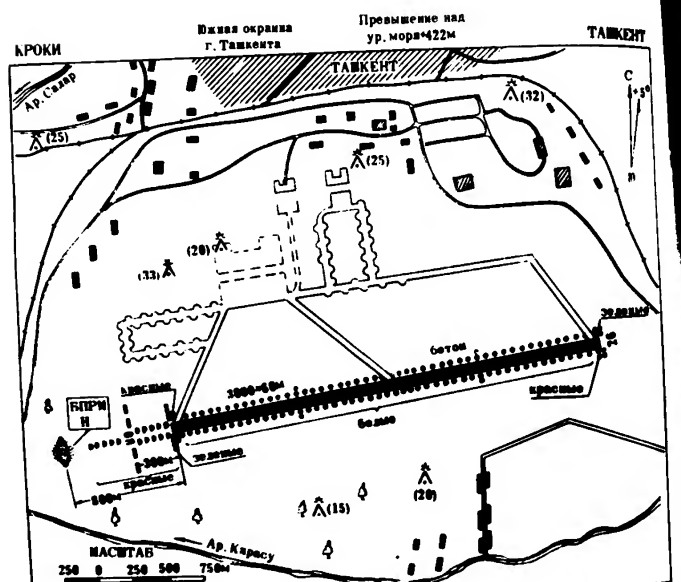
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

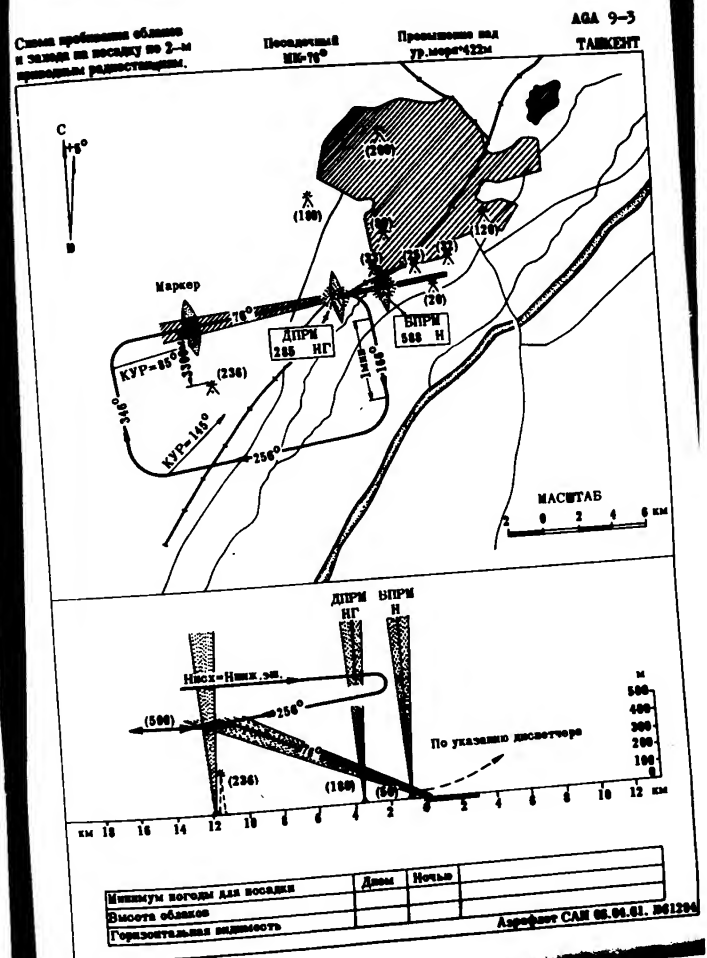
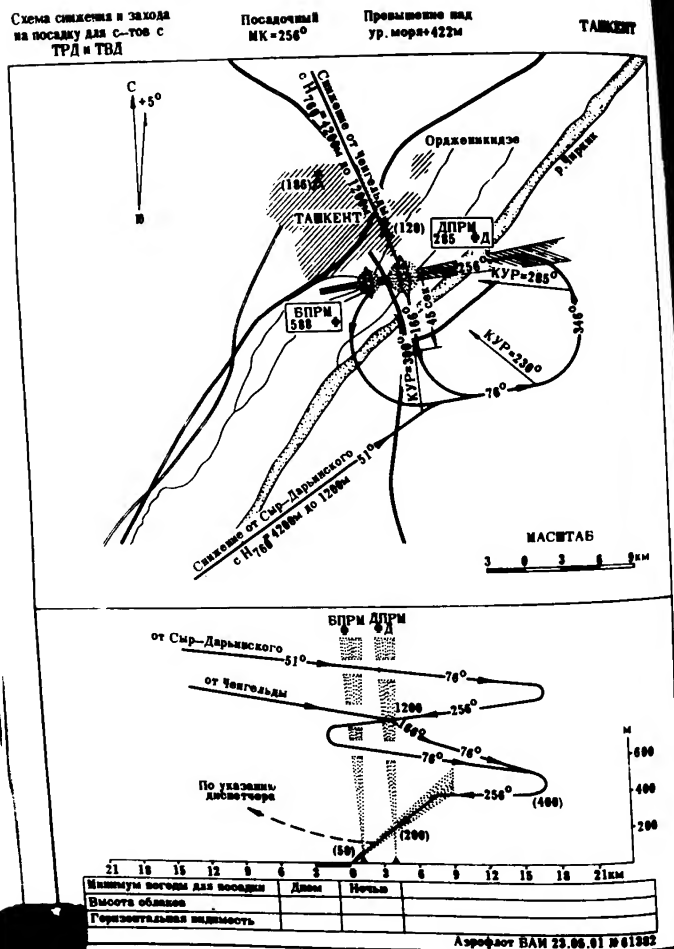


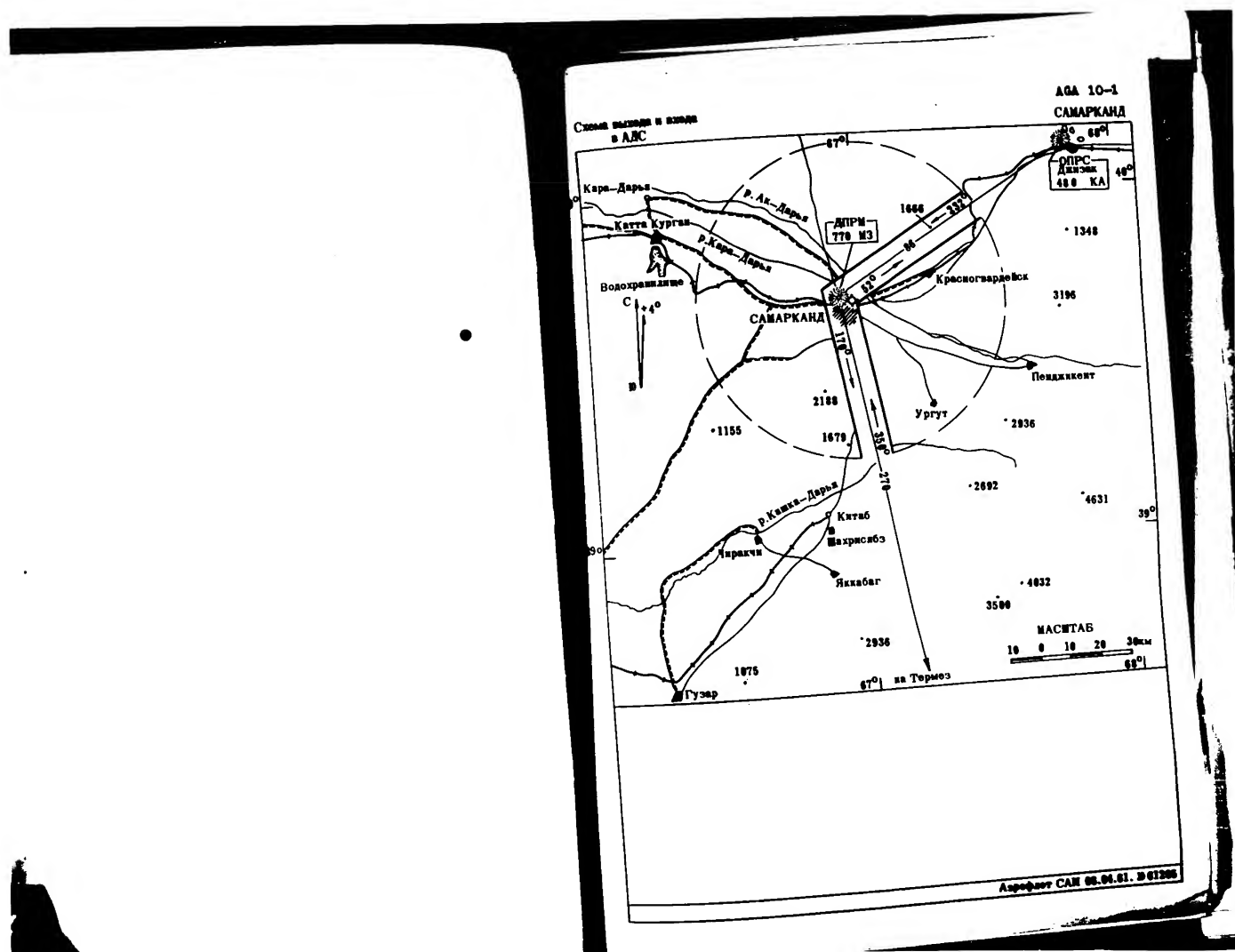


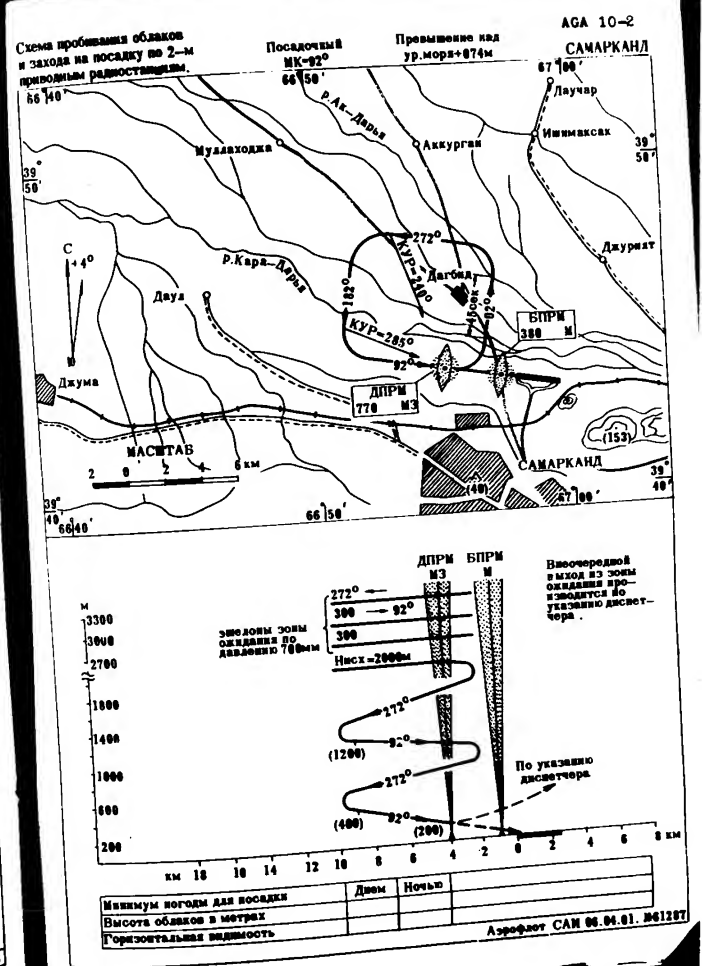
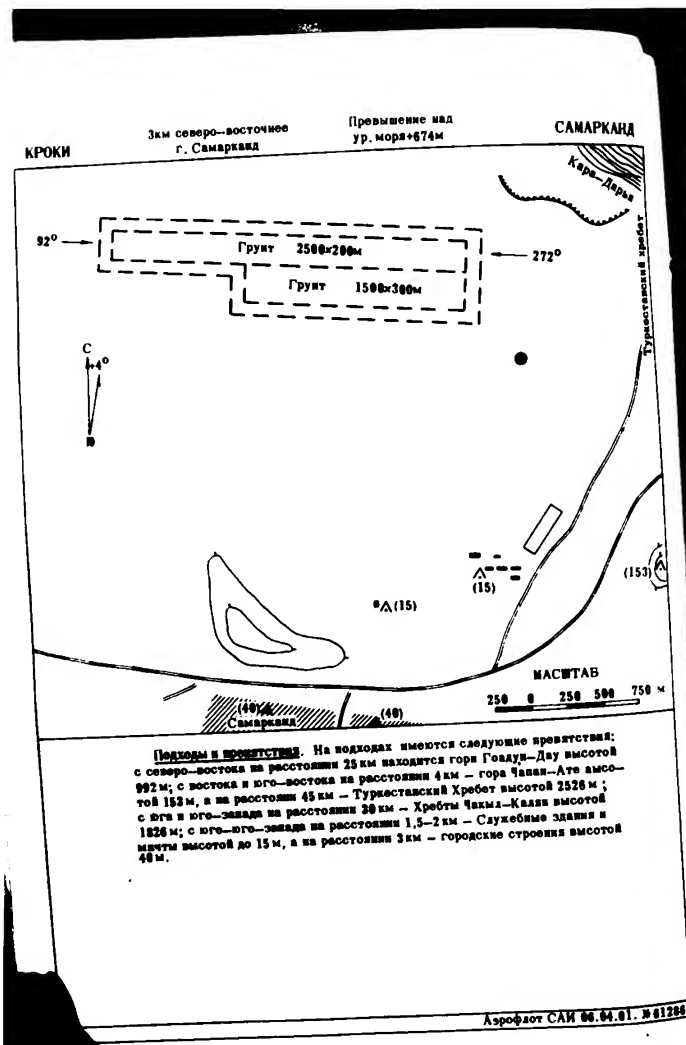


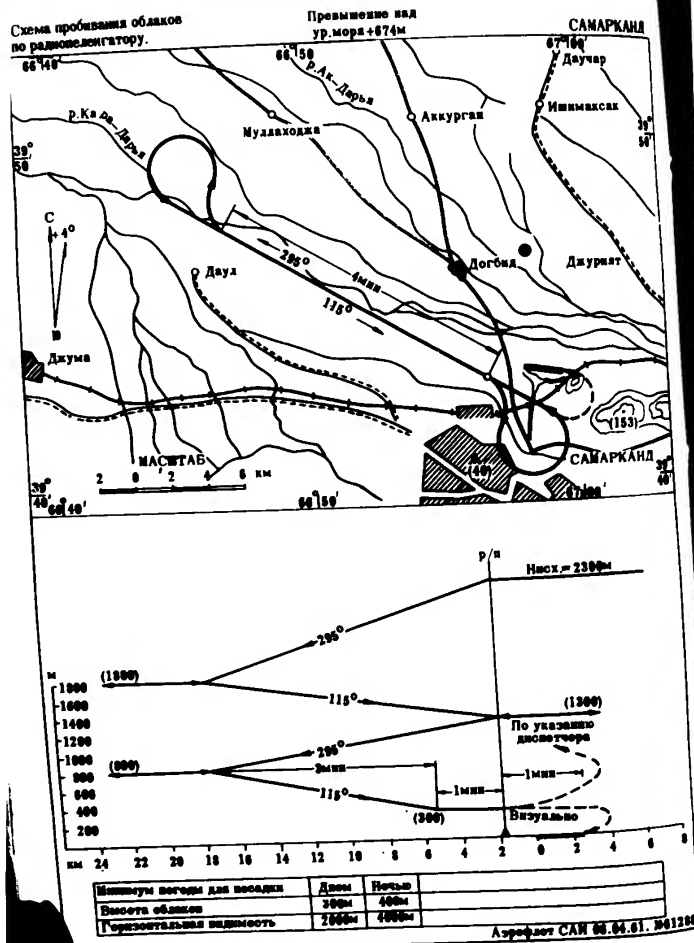
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3











СТАЛИНАБАД

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И КРАЙНИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЛИН САМОЛЕТОВ С ТИП

STALINABAD

LINEY DESCRIPTION AND FLIGHT RULES FOR TURBO-PROP AIRCRAFT.

1. ОПИСАНИЕ АЭРОДРОМА

1.1. Аэродром расположен на южной окраине г. Сталинабада. Центральная точка - центр ВПП. Превышение над уровнем моря - 783 м.

1.2. На аэродроме имеется бетонированная ВПП размером 2700 x 60 м с наклоном 06-266° (09/27).

Превышение порога ВПП 09 - 784 м, порога ВПП 27 - 774 м.

2. ПРИЗНАКИ

2.1. Северное ВПП на расстоянии 3-50 км находится горы высотой от 109 до 4710 м; на расстоянии 400 м - строения, мачты, деревья высотой 35 м.

2.2. Север-северо-западнее центра ВПП на расстоянии 3750 м находится телевизионная мачта высотой 250 м.

2.3. Северо-западнее ВПП на расстоянии 4000 м находится труба высотой 60 м.

2.4. Западнее ВПП на расстоянии 4250 м - труба высотой 25 м.

2.5. Южнее ВПП на расстоянии 8-50 км находятся горы высотой от 632 до 1260 м; на расстоянии 6 км - группа мачт высотой 100 м.

Примечание: Высота препятствий указана относительно уровня центра ВПП.

3. Радио и светотехническое оборудование

3.1. ВПП 09 оборудована системой посадки по двум привидным радиостанциям и курсовой радиостанцией (КРС).

3.2. ВПП 27 оборудована привидной радиостанцией с радиомаяком.

3.3. На аэродроме установлены: посадочный радиомаяк (ПРМ), КЗ и УКВ радиомаяк.

3.4. Светосигнальное устройство со стороны ВПП 09 и со стороны южной окраины.

4. Описание аэродрома

4.1. Аэродром расположен на южной окраине Сталинабада. Reference point is in the centre of RWY. Elevation - 783 m.

4.2. There is concrete RWY at the aerodrome, dimension 2700 x 60 m, course of landing 06-266° (09/27). Elevation of RWY 09 is +784 m, RWY 27 is +774 m.

5. Obstructions.

5.1. North of RWY at a distance of 3-50 km there are mountains, height between 109m and 4710m; 400m - buildings, masts, trees height 35 m.

5.2. North-north-west of the centre of RWY at 3750 m a television mast is situated, height 250 m.

5.3. North-west of RWY at 4000 m a chimney is situated, height 60 m.

5.4. West of RWY at 4250 m a chimney is situated, height 25 m.

5.5. South of RWY at 8-50 km mountains are situated, height between 632-1260 m; 6 km - several masts, height 100 m.

Note: The height of obstructions is given above the level of the RWY centre.

6. Radio and lighting facilities

6.1. RWY 09 is equipped with system of landing using 2 RMB and localiser-and-glide path system of landing (KRS).

6.2. RWY 27 is equipped with localiser path marker.

6.3. At the aerodrome Precision Approach Radar, RMP and VDP stations are installed.

6.4. Lighting facilities are installed in the direction of RWY 09 and consist of approach RWY 09 and RWY 27.

входных и ограниченных.

4. Полеты в районе аэродрома

4.1. Порядок снижения и захода на посадку на ВПП 09.

4.1.1. Самолеты, следующие на аэродром от Тамбукта через ОНПС Ура-Тюбе на высоте 6000 м /по дальности 760 км от ст. с ИЛ-226⁰, снижаются на ДПП аэродрома.

4.1.2. После пролета ДПП самолетом правый доворот с креном 20° и со скоростью 5-6 м/сек на ИЛ-226⁰, с которым производится дальнейшее снижение до высоты 5000 м на трассе ОНПС Октябрь и до высоты 4000 м при КУР-150° на ОНПС Октябрь.

4.1.3. При достижении КУР-150°, со скоростью до высоты 3500 м, самолетом правый доворот на ИЛ-226⁰. После разворота, установлен на высоте 3000 м от уровня аэродрома, самолеты со скоростью до высоты 2000 м следуют на ОНПС Октябрь.

4.1.4. При КУР-50° на ДПП аэродрома, на высоте 2000 м (от уровня аэродрома) самолетом правый доворот на ИЛ-226⁰, с которым производится дальнейшее снижение и заход на посадку с расчетом пролета ДПП на высоте 220 м, ВПП - на высоте 60 м.

4.2. Самолеты, направляющиеся на аэродром Самарканд из Тамбукта через Самарканд, следуют по трассе в направлении на Термез до границы ОНПС Кошанты, затем левый доворот на высоте 5000 м и снижение на ОНПС Кошанты.

4.2.1. От ОНПС Кошанты самолеты со скоростью следуют в направлении ОНПС Октябрь и пролетают до высоты 2000 м от уровня аэродрома. Дальнейшее снижение и заход на посадку производится с ИЛ-226⁰, как указано в п. 4.1.4.

4.2.2. Самолеты, направляющиеся на аэродром с южного направления, после пролета Термеза, следуют на высоте 5000 м на ОНПС Кошанты и далее, как указано в п. 4.2.1.

4.3. Порядок снижения и захода на посадку на ВПП 27.

4.3.1. Заход на посадку на ВПП с ИЛ-226⁰ производится при обозначении дальности полета с аэродром на высоте 500 м.

4.3.2. При заходе самолетов на аэродром с направления Тамбукта через Ура-Тюбе или

proach, lead-in and boundary lights.

4. Flights within aerodrome's area

4.1. Descent and approach-to-land procedure on RWY 09.

4.1.1. Aircraft flying to the aerodrome from Tambokt via Ura-Tyube HSB at 6000 m /pressure 760 mm mercury/ course of landing 150° is preceded to LON of aerodrome.

4.1.2. After passing LON, right hand turn with a bank 20° descending 5-6 m/sec on heading 220° is performed, with which further descent to 5000 m above Otkiabr HSB and to 4000 m when course angle to Otkiabr HSB is 150°, is performed.

4.1.3. When course angle is 150° descending to 3500 m, a right hand turn on heading 27° is performed after turn setting altitude pressure above aerodrome level, aircraft descending to 2000 m proceed to Otkiabr HSB.

4.1.4. When course angle to LON of aerodrome is 50°, at 2000 m a right hand turn on heading 220° is performed, with which further descent and approach-to-land procedure is performed as to fly over LON of 220 m, over 1 m - at 60 m.

4.2. Aircraft flying to aerodrome Samarkand from Tambokt via Samarkand proceed on airway in the direction to Termez to about of Kobajty HSB, then after left hand turn at 5000 m proceed to Kobajty HSB.

4.2.1. Passing Kobajty HSB aircraft descending proceed to Otkiabr HSB over flying 15° of 2000 m a/c. Further descent and approach-to-land procedure is performed on heading 220° as designated in para 4.1.4.

4.2.2. Aircraft flying to aerodrome from Southern direction after passage Termez proceed to Kobajty HSB and further as designated in para 4.2.1.

4.3. Descent and approach-to-land procedure on RWY 27.

4.3.1. Approach-to-land procedure on RWY on heading 226° is performed under HSB at 500 m.

4.3.2. When flying to aerodrome from Tambokt via Ura-Tyube or Samarkand and from

через Самарканд и с юга от Термеза, маршрут прохода и снижения до ОНПС Октябрь производится по правилам захода на посадку на ВПП 09.

4.3.3. После пролета ОНПС Октябрь на высоте не ниже 2000 м/от уровня аэродрома/ самолеты правым разворотом устанавливаются на ИЛ-226⁰ и производятся на снижение с вертикальной скоростью 5-6 м/сек с таким расчетом, чтобы на расстоянии 15 км от юга ВПП 09 занять высоту 500 м. На этой высоте самолеты после пролета ДПП правым разворотом входят в круг аэродрома и визуально производят посадку.

4.4. Отход самолетов от аэродрома.

4.4.1. При отходе самолетов с направления Тамбукта через Ура-Тюбе набор высоты до 2000 м после захода с ИЛ-226⁰ производится на прямой в течение 4,5 минут, затем выполняется правый разворот на ИЛ-226⁰ и с набором высоты 4000 м от уровня аэродрома следуют на ДПП аэродрома. От ДПП полет выполняется с набором высоты заданного значения при установившемся на высоте 760 мм ртутного столба.

4.4.2. При отходе с направления Термеза набор высоты до 1000 м после захода с ИЛ-226⁰ производится на прямой, затем правым разворотом с набором высоты следуют на ДПП. От ДПП полет выполняется по маршруту с набором высоты заданного значения при установившемся на высоте 760 мм ртутного столба.

4.4.3. При отходе самолетов с направления Тамбукта после захода с ИЛ-226⁰ набор высоты до 2000 м производится на прямой до ОНПС Октябрь. После пролета ОНПС Октябрь производится левый разворот с набором высоты с надзором на ДПП аэродрома на высоте 4000 м и по дальности до уровня аэродрома. От ДПП самолеты следуют по маршруту с набором высоты заданного значения при установившемся на высоте 760 мм ртутного столба.

4.4.4. При отходе самолетов с направления Термеза маршрут набора заданного значения производится по маршруту на ОНПС Октябрь-Кошанты.

Примечание: В случае, если заданная высота 4000 м (по дальности от аэродрома) не будет достигнута при пролете ДПП, дальнейший полет производится с ИЛ-226⁰ и по дальности Тамбукта производится набор высоты заданного значения при установившемся на высоте 760 мм ртутного столба.

South, from Termez approach and descent procedure before Otkiabr HSB is performed according to the rules of approach-to-land procedure on RWY 09.

4.3.3. After passage Otkiabr HSB not below than at 2000 m a/c aircraft make right turn flying on heading 226° and descent with vertical rate 5-6 m/sec so as to fly at 15 km from threshold 09 at 500 m. At the same altitude after passage LON with right hand turn aircraft make climb over aerodrome and land according to VFR.

4.4. Departure aircraft from aerodrome.

4.4.1. When departing from aerodrome to Tambokt via Ura-Tyube after taking-off on heading 226° aircraft climb straight ahead up to 2000 m during 4,5 min, then right hand turn is performed on heading 220° and climbing up to 4000 m a/c aircraft fly to LON of aerodrome. After LON the flight is fulfilled with climb of assigned level when pressure on altimeters set on 760 mm mercury.

4.4.2. When departing from aerodrome in direction to Termez after taking-off on heading 226° aircraft climb straight ahead up to 1000m, then making right hand turn, climb to LON. After LON the flight is fulfilled on route with climb of assigned level when pressure on altimeters set on 760 mm mercury.

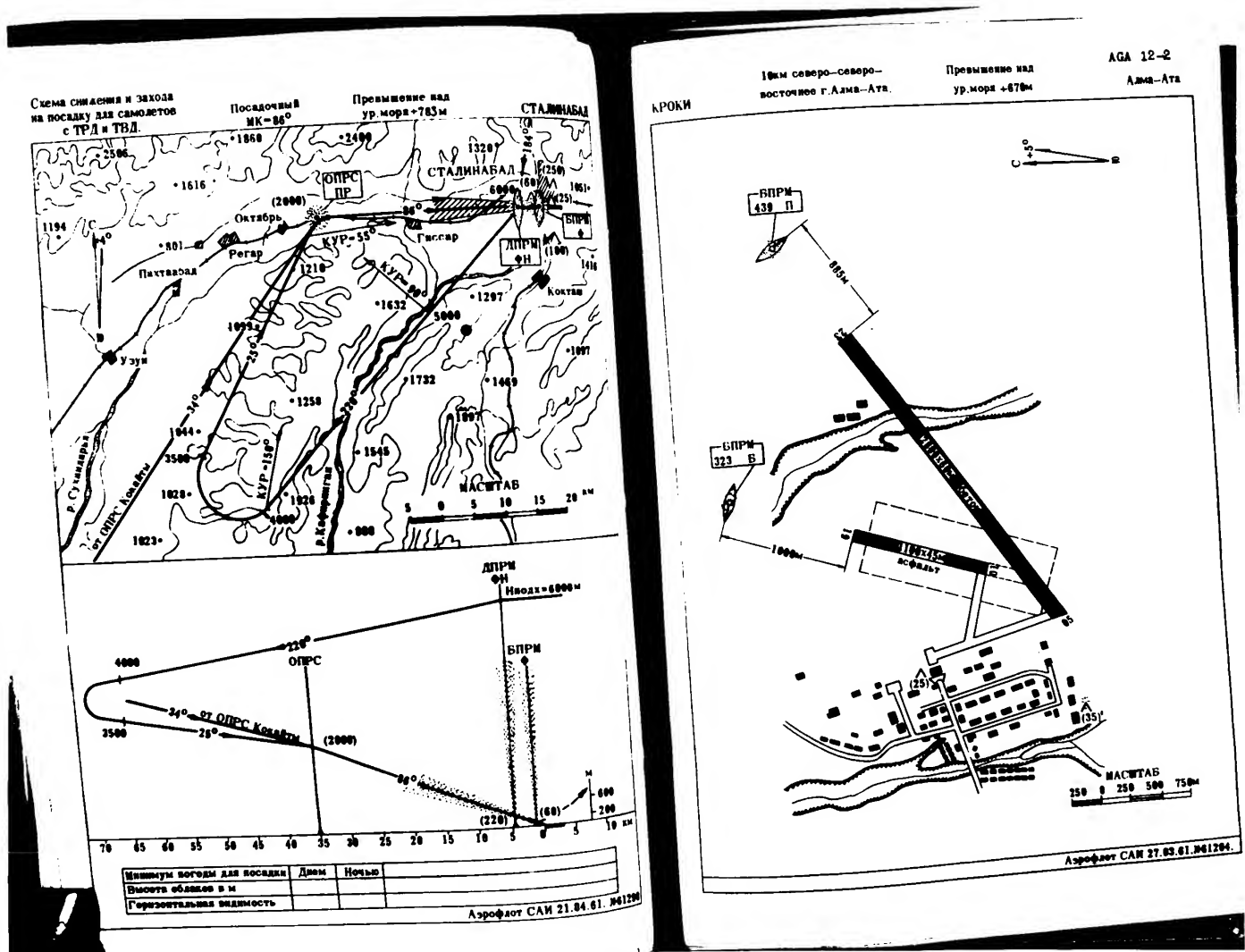
4.4.3. When departing from aerodrome in direction to Tambokt after taking-off on heading 226° aircraft climb straight ahead up to 2000 m to Otkiabr HSB. After passage Otkiabr HSB left hand turn is executed with the climb, and aircraft fly over LON at 4000 m according to aerodrome procedure. From LON aircraft fly on route with climb of assigned flight level when pressure on altimeters is 760 mm mercury.

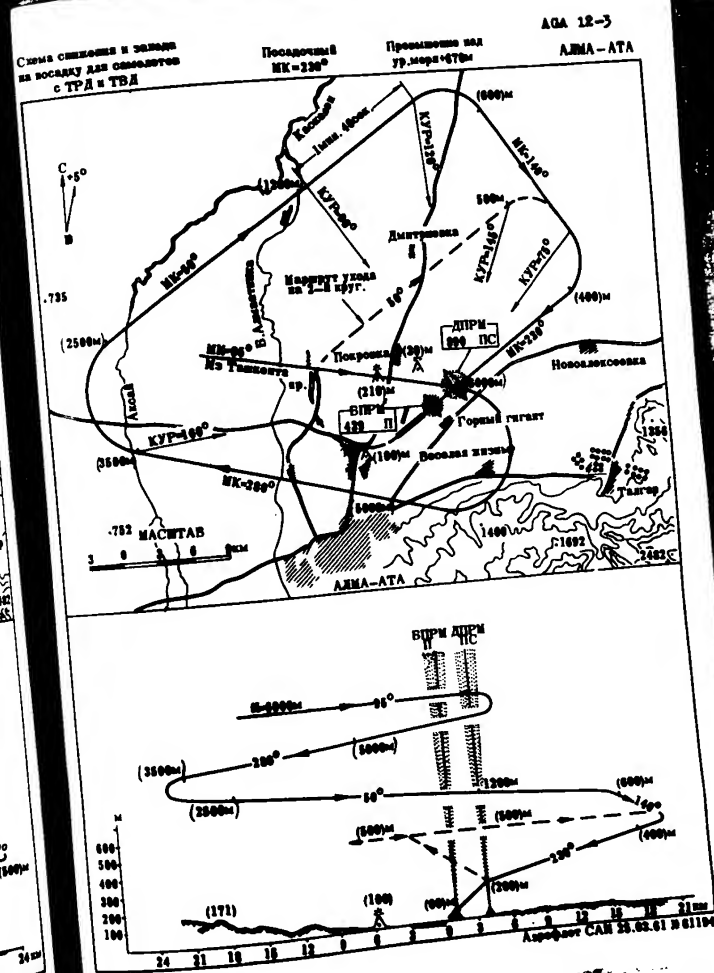
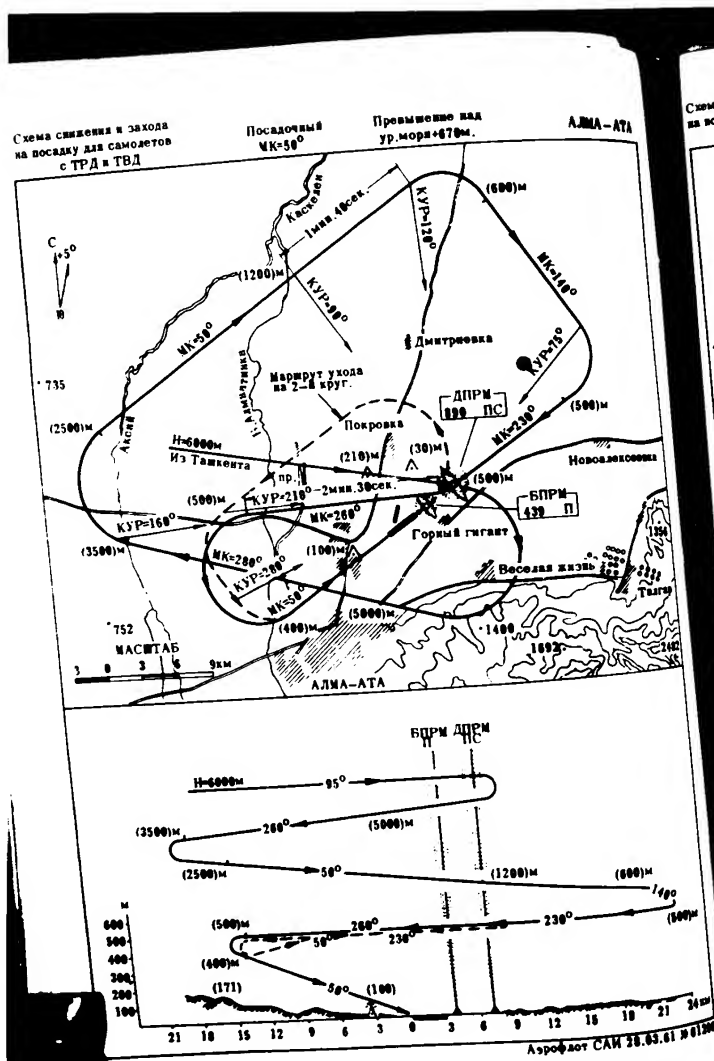
4.4.4. When departing from aerodrome in direction to Termez the procedure of climb of assigned flight level is executed as on route to Otkiabr-Kobajty HSB.

Note: In case initial altitude 4000 m (according to aerodrome procedure) is not reached when flying over LON, further climb when aircraft proceed to Tambokt is made after passage of LON on heading 226° during one climb aircraft proceed to LON.

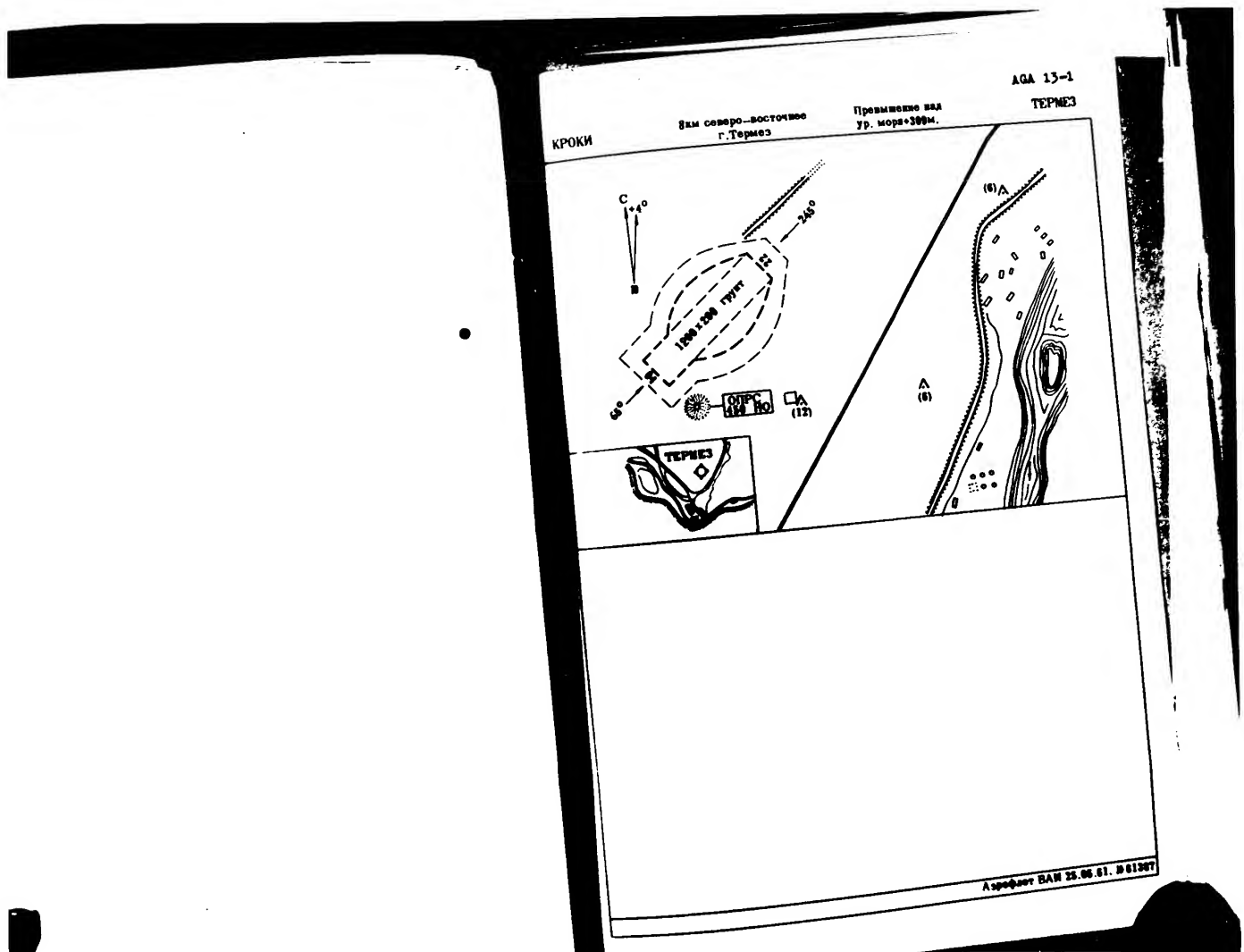
Map of the village of Stambulovo, showing its layout, surrounding terrain, and infrastructure. The map includes a scale bar (0-1000m), a north arrow, and various labels for buildings, roads, and geographical features. The map is oriented with North at the top.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3





Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Аэродромы Aerodromes	Посадочный КП Course of landing /M/	Днем Day								Ночью Night							
		Посадка Landing								Посадка Landing							
		КГСП*				ОСП				КГСП*				ОСП			
		Висота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Висота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Висота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Висота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Висота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Висота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Висота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Висота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Актюбинск Aktiubinsk	127	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000
Алаш-дэн Alash-dan	230	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000
Вуково Vukovo	62/242	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000
Куйбышев Kuibyshev	232	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000
Рязань Ryazan	92	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000
Самарканд Samarkand	86	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000
Сталинград Stalinabad	76	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000
Ташкент Tashkent	256	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000
Томск Tomsk	68/248	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000	50	1000

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИНСТРУКЦИИ
АЭРОДРОМОВ МЕТЕОЛОГИЧЕСКИМ
МЕТОДОМ

АА 14-1

Курс-гидсидная система посадки, аналогичная ИЛС, но самолеты, имеющие аппаратуру для ИЛС, без соответствующего дооборудования использовать КГСП для посадки не могут.

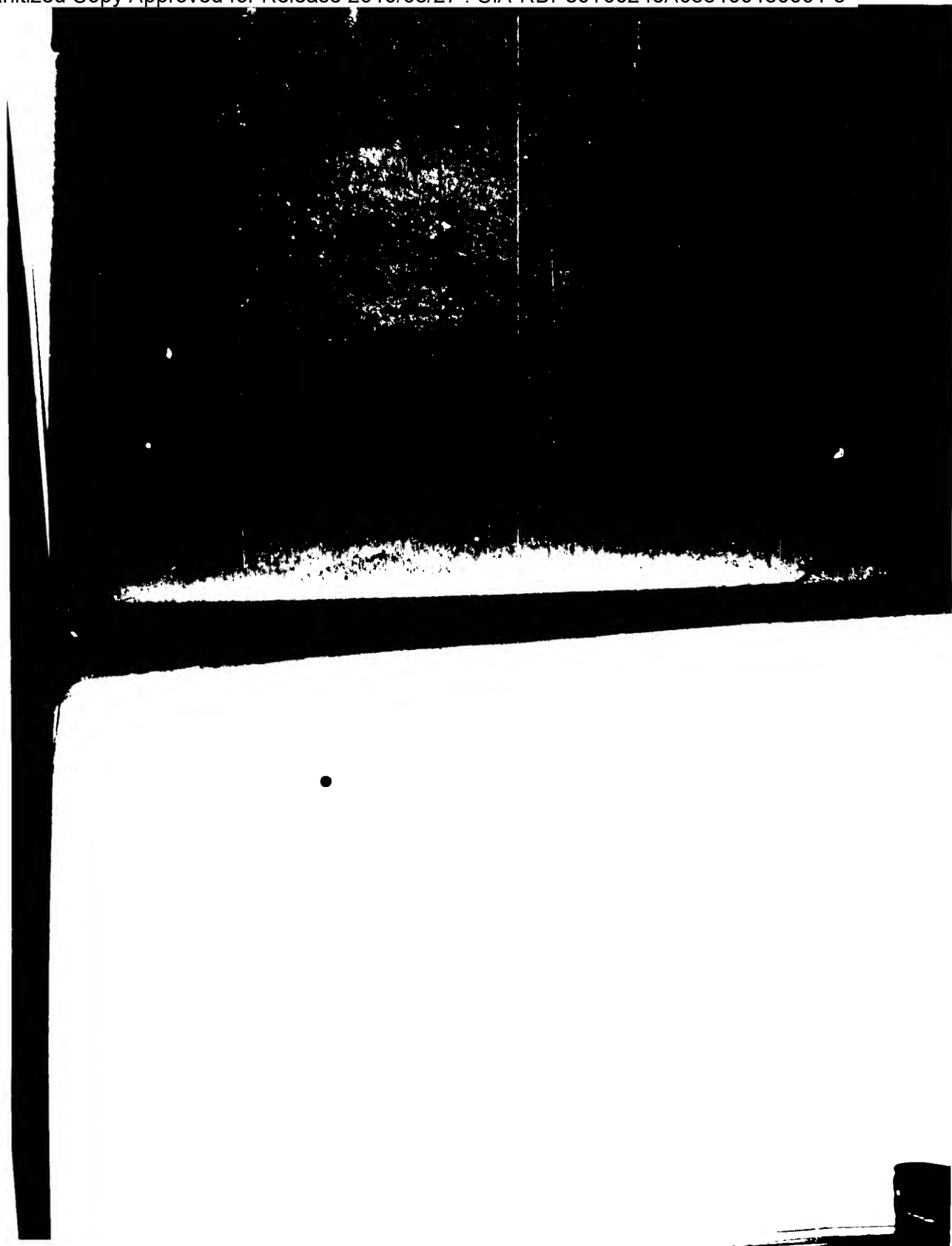
Пробивание облаков производится по двум приводным радиостанциям, расположенным с противоположных курсов посадки.

Пробивание облачности производится по одной приводной радиостанции.

О Г С П - Course Glide Path System of Landing has analogy with I L S system but ILS equipped aircraft cannot use O G S P without corresponding adjustment.

Breaking down of clouds is made according to two locators situated with opposite course of landing.

Breaking down of clouds is made according to one locator procedure.



[illegible]

[illegible]

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ивановское Ivanovskoye	ОПРС - НДВ	УМ - UM	А1	405					H24	5551c3656b		
Кара-Бура Kara-Bura	ОПРС - НДВ	МК - QK	А1	718						4510c6140b		
Каял-Орда Kayl-Orda	ОПРС - НДВ	ЮТ - JU	А1	315						4449c6532b		
Кобаяты Kobajty	ОПРС - НДВ	ТД - TD	А2	205								
Кубышев Kubyshov	ГРЭС - УИ Сыктая А/О	Кубышев-центр Kubyshov-center	А3		136,5		136,5					
		Кубышев-центр/ГРЭС Kubyshov-center/ GRST	А3 и А1	8945,5 5604		8945,5 5604		А НЗ Н НН				ОСН. тид. 100.43 ИД 00-01,30-31 Ка А3 СQ
	РЭС - АСС Сыктая А/О	Кубышев-контроль Kubyshov-control	А3	5560 2966		5560 2966		А НЗ Н НН				ОСС. северные направления ИД 06-09,36-39 Serves Northern directions CQ
		Кубышев-контроль Kubyshov-control	А3	5676 3128		5676 3128		А НЗ Н НН	H24			ОСС. южные направления Serves Southern directions
	КРП - НДР	УИИ - UIQ	А1	4736 2910		3470 3054		А НЗ Н НН		5315c5023a		Времен. не раб. Temporary is unservicable
	АПС - АТС Комплекс ВХОДОВ АТТ	Кубышев-подход Kubyshov-approach	А3			126		126				
	УРС - ВДР	Кубышев-реле Kubyshov-relay	А3			126		126				
	ОПРС - НДВ	ВВ - ВВ	А2	287								
	ОПРС - НДВ	УИ - UQ	А2	287								

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Кубань- - Курорт Kubanyev- Kurovich	АКС - АРС Командная АР/ТР	Курорт Kurovich	A3		128		128					
	УРС - ВДР	Курорт-палат Kurovich-palant	A3		128		128					
	КГСН - КОСР КРН - ЛОС ГРН - ОР				109,9 335							
	ДПРН - ЛОН КПРН - ЛИН	ОК - РК 0 - P	A2 A2	190 395								
Москва Moscow	ККС - АРС Служба А/В	Москва/ РКН Moscow/RKV	A3 и A1	11312 6716		11312 6716		X HJ H24 H H				
	ГРНС - УИР Служба А/В	Москва-центр/УТАБ Moscow-center/UTAB	A3 и A1	11268 6536		11268 6536		X HJ H24 H H				ОСН.ТНД рд043 Em A3
		Москва-центр/УТАБ Moscow-center/UTAB	A3 и A1	6672 3408		6672 3408		X HJ H24 H H				ОСН.ТНД рд043 Em A3
	УРС - АРС Служба А/В	Москва-контроль Moscow-control	A3		136,5		136,5	H24				ОСН.ОСН.ОСН. HPO 094-175 Service sectors QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3	5710 3148		5710 3148		X HJ H24 H H				HPO 094-175 QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3		117,5		117,5	H24				HPO 175-223 QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3	5684 3024		5684 3024		X HJ H24 H H				HPO 175-223 QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3	5642 2454		5642 2454		X HJ H24 H H				HPO 223-040 QTR
		Москва-контроль Moscow-control	A3		119,7		119,7					ОСН.ОСН.ОСН. Service West. PAIR

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Восток - Восток Vostok - Vostok	ОПРС - КОС	КО - КО	A1	530				n/a O/R	433807545a			/Do security че- ges FNC Tamm sa./ O/R via Tash - kent AOC
Основа Ost: Ost	ОПРС - КОС	ПР - ПР	A2	457					383206823a			
Основа Ost: Ost	ОПРС - КОС	ОР - ОР	A1	487					H24 541203855a			
Основа Ost: Ost	ОПРС - КОС	КС - КС	A1	565					H24 5549c3716a			
Основа Ost: Ost	УРС - АРС Служба А/В	Восток-контроль Vostok-control	A3		129		129					
		Восток-контроль Vostok-control	A3	5710 3148		5710 3148		X HJ H24 H H				
		Восток-контроль Vostok-control	A3	4670		4670		H24				
		Восток-контроль Vostok-control	A3	5676 3128		5676 3128		X HJ H24 H H				
	АКС - АРС Командная АР/ТР	Восток-подход Vostok-approach	A3		128		128					
	Командная АР/ТР	Восток-отарт Vostok-start	A3		128		128					
	УРС - ВДР	Восток-палат Vostok-palant	A3		128		128					
	ДПРН - ЛОН КПРН - ЛИН	ПР - ПР P - P	A2 A2	510 245		510 245						
	ДПРН - ЛОН КПРН - ЛИН	КХ - КХ B - B	A2 A2	510 245		510 245						
	ОПРС - КОС	ОТ - ОТ	A1	635								
									525204605a			
										120 120 300 300	4,220 1,025 4,000 1,000	от ВПН to RWY от ВПН to RWY от ВПН to RWY от ВПН to RWY

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Термин Termin /cont./	Сигнал A/B	Термин-контроль Termin-control	A3	6730 2964		6730 2964		А Н Н Н				Дневное наблюдение. ночь - по направлению 00-03, 30-35 day serves North. directions, night all directions 04 Обслуживает всех направлений. Serves South. directions
		Термин-контроль- южный Termin-control- southern	A3		129		129	H24				Обслуживает северные напр. Serves North. directions
		Термин-контроль- северный Termin-control- northern	A3		129		129					Обслуживает южные напр. Serves South. directions
		Термин-контроль Termin-control	A3	5470 2968		5470 2968		А Н Н Н				ОСН. РАБ. ПО РО- ТАМ А3. РАБОТАЕТ ТОЛЬКО ДНЕМ En A3. Temporary operative only by day
		Термин-контроль/ РПН Termin-control/ RPN	A3	8045,5 5604		8045,5 5604		А Н Н Н				
	АБС - АТС Командная подхода APP	Термин-подход Termin-approach	A3		126 118,1		126 118,1	а/а о/а				
	Командная подхода TWR	Термин-старт Termin-start	A3		128 118,1		128 118,1	а/а о/а				
	ГРН - ВДР	Термин-полет Termin-poleg	A3		126 129 136,5		126 129 136,5			076/256		
	КТСН - КОСР КРН - ЛОС ГРН - ОР ДПРН - ЛОН БПРН - ЛИН РСН - КСР		A2	285		109,1 333,8				076 076 076/256	3,550 0,800	от ВПП к РВВ от ВПП к РВВ
	УВН - ВДР радио напр. S/MHz	НТ - М Н - В	A2	588						076	11,900	от ВПП к 3300м предел от ВПП to RWY and 3300m right of center-line

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Термин Termin	Сигнал A/B	Термин-контроль Termin-control	A3	5622 2856		5622 2856		А Н Н Н				
	Командная подхода APP	Термин-подход Termin-approach	A3		128		128					
	Командная подхода TWR	Термин-старт Termin-start	A3		128		128					
Турбоген Turbo-gen	ОПР - МВ	НО - МО	A1	450						371706720h		
Урален Uralen	ОПР - МВ	НА - СД	A2	710								
	Сигнал A/B	Урален-контроль Uralen-control	A3	4746 5470 3128 4888 6628 2280		4746 5470 3128 4888 6628 2280		А Н Н Н				
		Урален-контроль Uralen-control	A3		129		129	А Н Н Н				
	АБС - АТС Командная подхода APP	Урален-контроль Uralen-control	A3		128		128					
	Командная подхода TWR	Урален-подход Uralen-approach	A3		128		128					
	ГРН - ВДР	Урален-старт Uralen-start	A3		128		128					
	ДПРН - ЛОН БПРН - ЛИН РСН - КСР	Урален-полет Uralen-poleg	A3		128		128					
	УВН - ВДР радио напр. S/MHz	НТ - М Н - В	A2	442							137	4,470
		НТ - М Н - В	A2	214							137	1,350
	УВН - ВДР радио напр. S/MHz	НТ - М Н - В	A1	385					а/а о/а	395806301h		от ВПП к РВВ от ВПП к РВВ
	УВН - ВДР радио напр. S/MHz	НТ - М Н - В	A2	440						475205938h		ВПП через ПК Средняя о/а via ACC Estimated
	УВН - ВДР радио напр. S/MHz	НТ - М Н - В	A2	575						415106859h		
	УВН - ВДР радио напр. S/MHz	НТ - М Н - В	A1	688						H24	545803647h	

01/8/51COM 1-1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ПЕНЗА Penza	Р Д С Командная А С С	БОЯРКА BOYARKA	АЗ		126		125					
	Связная A/G	БОЯРКА BOYARKA	АЗ	5710 3148		5710 3148		Д.п/р Н. НН				Вспомогат. Московский. РДС Relay for EUJW ACC
	Связная A/G	БОЯРКА BOYARKA	АЗ	4670 4670		4670 4670		Д.п/р Н. НН				пм 12-15 сг 42-45
	Р/полконт. НДР	У Б Х У В V	АГ	3470 3016		4756 2910		Д.к/с Н. НН	5309сг 4500вЕ			пм 12-15 сг 42-45
	Связная A/G	БОЯРКА BOYARKA	АЗ	5676 4710		5676 4710		Д. Н. НН				Вспомогат. Куниневск. РД Relay for EUJJ ACC

COM-18

COM 1-9

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
КУРЬЕР Kuibyshev	Р А С Самолет А/С	НАЗВАН LAZURNYY	A3	5560 2966		5560 2966		А. И/А Н. С/Р	И/А И/А			06-09 02 36-39
	Самолет А/С	НАЗВАН LAZURNYY	A3	5676 4710		5676 4710		А. И/А Н. И/А				
	Р И HDV	У И И U I Q	AI	3470 3016		4736 2910		А. И/А Н. И/А	531501 502301			

01/0/10

COM 1-10

-45-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
APRIL 1968 AKTIVNOST	WCH K P M	ILS Loc								I27°		
	P P M	GP								I27°	4,47	or BHM to Rmy
	WCH LO	P I R D	A2				325					
	WCH LI	P R	A2				670			I27°	1,00	or BHM to Rmy

COM 1-12

/s/10

-57-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
УРАЛЬСКИЙ УРАЛЬС	Р.А.С. А/С Служба А/С	МУС МУС	А3	5676 4710		5676 4710		А.М./П.Н. Н.Н.				Восстановит. Релей для МУС АС	
	Служба А/С	МУС МУС	А3	5452 3496		5452 3496		А.М./П.Н. Н.Н.				Восстановит. Релей для МУС АС	
	Служба А/С	МУС МУС	А3		126		126	П/П Н.Н.					
	Р/полит. НДР	Р.А.С. Р.А.С.	А1	3470 3016		4736 2910		Д.М./С.Н. Н.Н.	5116с 6127с			09-12 00 39-42	
	А.А.С. Командная ТН	МУС МУС	А3		128		128	П/П Н.Н.					
	Р/полит. НДР	МУС МУС	А3		128		128	П/П Н.Н.					
	МУС ЛО	3 7 2 0	А2			442		П/П О/Р		140°	4, 47	от МУС to Нью	
	МУС Л1	3 2	А2			214		П/П О/Р		140°	1, 35	от МУС to Нью	
	Служба руководящие												С боевыми ра- дом огня

10/9/55

СМ 1-13

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ДУСАНЫ DJUSALY	РАС Командная	РУДОКОП RUDOKOP	A3		I26		I26	п/с O/R				
	Специал A/G	РУДОКОП RUDOKOP	A3	5710 2966		5710 2966		д.к/снж н.н24HN				пн 27-30 сж 57-60
		РНВЕ РНВЕ	AI	5710 2966		5710 2966		д-н н-н				пн 27-30 сж 57-60
	Р/полит HDP	УХН UVJ	AI	3480 3002		3918 2896		д.к/снж н.н24HN	4531с 6403B	NE		пн 27-30 сж 57-60
	АХС Командная	РУДОКОП RUDOKOP	A3		I28		I28	п/с H5				

-57-

01/8/58

COM 1-14

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ИЗДАНИЕ ЮБЕЛИ	П/репорт. VDF	П/МОКОВ РУДОКОП	A3		128		128	n/p HS				
ИЗДА LO		Y H U Q	A2			510		n/s O/R		60°	4,00	or ENH to Remy
ИЗДА LI		Y U	A2			249		n/s O/R		60°	1,00	or ENH to Remy

- 09 -

01/01/58

COM 1-15

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
TABIKENT TASHIKENT	P & G Kombuchina	POMAN ROMAN	AS		126		126						
Самовла A/G	POMAN ROMAN	AS	5642 2966			5642 2966		А. HJ В. HN					
Самовла A/G	POMAN ROMAN	AS	5470 2668			5470 2668		А. HJ В. HN					
Самовла A/G	PMST KDFG	AI	11268 6556			11268 6556		А. HJ В. HN					
Самовла A/G	PMST KDFG	AI	8716 8112			8716 8112		А. HJ В. HN					00-03 00-33
Р/соедин. KDF	YBS UBS	AI	2840 3076			4654 2910		А. HJ В. HN					
Р/соедин. VDF	POMAN ROMAN	AS			126		126						Всех-ис. подот. 0/5 UPR

- 62 -

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
TARGET											076°		
TARGET													
PCN-4 OCA													
RTCH ILS													
RTCH Loo													
RTCH GP													
RTCH LO			RT N 6	A2			285				076°	3,65	07. HILL to Remy
RTCH LI			RT N 6	A2			286				076°	0,8	07. HILL to Remy
Supporter and 713 mps.													Mapmaker to Remy MTC

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ТЕРМЕТ TERMET	А И С Командная ТWR	ТАГМЛ TAGML	АЗ		128		128	п/р НЗ				
Командная ТWR	ТАГМЛ TAGML	АЗ			118, I		118, I	п/з О/Р				Врем. не работ. U/S UPN
Связная А/О	ТАГМЛ TAGML	АЗ	5470 2966			5470 2966		А. НЗ Н. НН				Вспомогат. ТАКЕНТ. РАС Relay for EUT ACC.
Приводная L	НО N O	АИ				450			3717 см 6720 см			

- 59 -

05/0/10

COM-18

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
САМАНКАН SAMANKAND	А Д С КОМАНДИРА TWR	КОМАНД KOMDOR	A3		128		128					
	Саманка A/C	КОМАНД KOMDOR	A3	5470 2966		5470 2966	A-n/p 12					Donomores TWR Auxiliary to Tashkent ACC
	Р П RDP	РЗМБ RZMB	A1	3840 3010		4656 2910	А-х/с H. 24	3912 6666				
	ДПМ LO	М 3 ME	A2			600				092°	4.12	Of BMT From R/W
	ВПМ LI	М M	A2			290				092°	1.01	Of BMT From R/W

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ОУПЕРЬОВИ ОУПЕРЬОВИ	ОУПЕР NDB	Ф Р P E	AI		688			5412c N 3855B E				
АНТАКОВО ALGASOVO	ОУПЕР NDB	М Н Q L	AI		457			5481c N 4140B E				
ГО.НУНО GOLICTRO	ОУПЕР NDB	Ф Н P I	AI		490			5337c N 4407B E				
ПОЧОВИ ПОЧОВИ ПОЧОВИ ПОЧОВИ	ОУПЕР NDB	О Г O G	AI		635			5252c N 4605B E				
ВОПЧАНКА VOLCHANKA	ОУПЕР NDB	Г Б G B	AI		460			5233c N 4958B E				
ПОЧОВИ POCHOVY	ОУПЕР NDB	Г Б G B	AI		510							

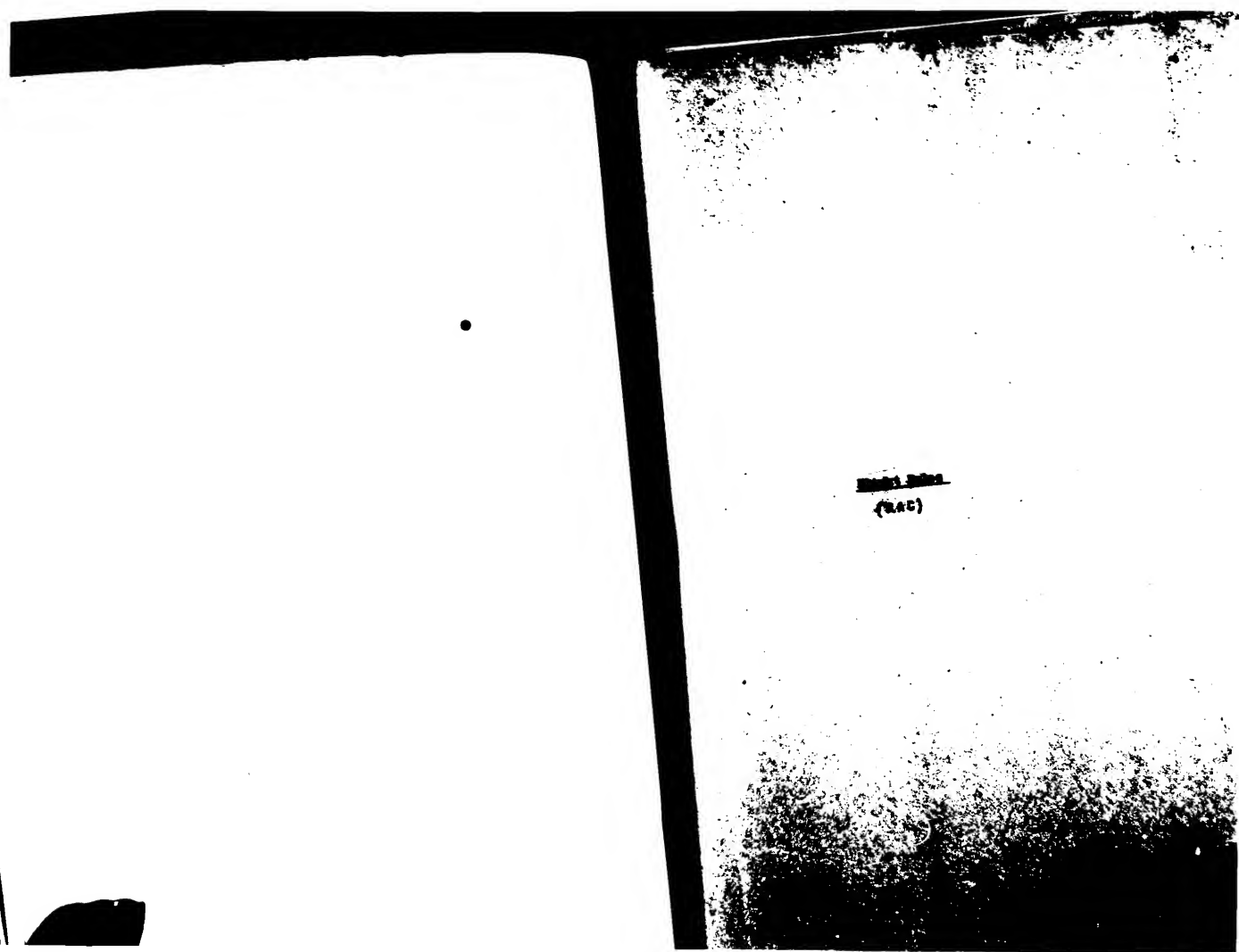
COM 3 1

CONFIDENTIAL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
УПРАВЛЕНИЕ ТУРКМЕНСТАН	СНП СН	И О Д	А2			710						
УПРАВЛЕНИЕ СОВЕТСКОГО	СНП СН	И С Р				405			54500 36473			
СНП СН	СНП СН	И С Р	А1			415			54550 37230			
СНП СН	СНП СН	И С Р	А1			335			54210 38160			

С-3 МОЗ

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

RAC 1-1
20/9/58

FLIGHT RULES
for Foreign Civil Aircraft Within the Territory of the
U.S.S.R.

1. Any flight by a foreign aircraft across the U.S.S.R. state border by corresponding permission and established rules is considered to be an international flight.

International flights within the territory of the U.S.S.R. shall be made by foreign civil aircraft:

- a. on the basis of special agreements on air communication concluded by the government of the U.S.S.R. with the governments of foreign states;
- b. on the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R.

2. Regular flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, made on the basis of inter-governmental agreements on air communications, shall follow a time-table which must be submitted beforehand by the foreign air transport enterprise for agreement to the General Department of Civil Air Fleet at the Council of Ministers of the U.S.S.R.

Non-schedule flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, carried out on the basis of inter-governmental agreements on air communication, shall be made in accordance with a notification, which must be submitted by a foreign air transport enterprise concerned to the General Department of the Civil Air Fleet at least 24 hours before the beginning of the flight.

- frequency band of Hf and Vhf radio stations to be used by aircraft when in flight;
- name in full of the pilot-in-command;
- names of the crew: pilot, co-pilot, navigator, radio operator and other members of the crew, as well as the number of passengers on board;
- the weather minima under which the given type of aircraft can be allowed to land;
- destination of flight over U.S.S.R. territory;
- purpose of flight;

[illegible]

31. Все перевозимые на воздушном судне фотоаппараты и киноаппараты /в том числе и те, на которые нанесены письменные разрешения/ должны храниться в закрытых чемоданах, не разрешенных фотографировать.

Фотографирование с самолета ЗАПРЕЩАЕТСЯ. Нахождение на борту аппаратуры, излучающей электромагнитные волны /в том числе и в ультразвуковом диапазоне/ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Пассажиры не разрешаются иметь при себе радиоприемники /в том числе карманные радиоприемники/ в том числе радиоприемники, работающие в диапазоне только ультразвуковых и инфракрасных излучений, а также радиоприемники, работающие в диапазоне только ультразвуковых излучений.

32. Сопровождение с воздушным судном должно производиться в соответствии с правилами, установленными в воздушном пространстве СССР.

33. В случае возникновения чрезвычайных ситуаций экипаж воздушного судна имеет право принимать меры по спасению жизни и здоровья пассажиров и экипажа.

34. На воздушном судне /или в воздушном пространстве СССР/ не разрешается курить, употреблять спиртные напитки, а также принимать наркотические вещества.

35. В случае возникновения чрезвычайных ситуаций экипаж воздушного судна имеет право принимать меры по спасению жизни и здоровья пассажиров и экипажа.

of the aircraft and render assistance to the crew and passengers.

31. All photo and cinema cameras /including those for which there is written permission/ transported in the aircraft shall be kept in closed suitcases.

Photographing from aircraft is prohibited. Transportation of photographic equipment for aerial and special kinds of photography /even if this equipment is packed/ is prohibited.

Being on board aircraft passengers are not allowed to have radioreceivers /including pocket radioreceivers/.

Radioreceivers /including pocket radioreceivers/ are transported only packed in cases and registered as a baggage, but not as a hand baggage. Radioreceivers must not be switched on.

32. In the air space of the USSR, objects may be dropped from an aircraft and parachutes may be used only in distress. An aircraft may have parachutes on board only when this is stipulated in the permission for the flight.

33. In the event a flight crew member or a passenger falls ill, the pilot-in-command must, either from the aircraft or upon landing, inform the Air Traffic Control Service of the airport so that necessary timely medical assistance might be provided.

34. Criminal proceedings in accordance with the law of the USSR will be initiated in the event the flight rules are violated /entry into or departure from the Soviet Union without permission, landing in places other than the prescribed lands and altitudes, non-observance of the corridor across the border and airspace prescribed in the permission, flight without necessary communication/.

In case when there are no grounds for initiating criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR may impose a fine up to 300 rubles.

35. In radio communication between foreign aircraft and the Traffic Control Service of the Civil Air Fleet, airports and locations are designated by their geographical designations in Russian.

shall be 900 m., 1,500 m., 2,100 m., 2,700 m., 3,300 m., 3,900 m. and so on with multiples of 600 m. up to 5,700 m. Beginning with an altitude of 7,000 m. and over, flight levels are calculated with multiples of 2,000 m.

The change to U.S.S.R. flight level rules by crews of countries where the flight level rules are different shall be done at the instructions of appropriate Area Control Service.

All foreign aircraft shall join the airspace of the U.S.S.R. at flight altitudes (levels) (altimeter set to Standard Atmosphere P = 760 mm. of mercury column) prescribed by the appropriate AOC.

14. Upper and lower flight altitude (level) limits shall be indicated in each individual case in the flight permission.

15. The flight level is established in each individual case by the flight plan approved by the appropriate AOC unit of the Civil Air Fleet Air Traffic Control Service through whose area the flight is planned.

16. Within U.S.S.R. territory, the flight level of foreign aircraft, on the eve or during the flight, may, in respective of weather conditions, be changed only with the permission of the appropriate Air Traffic Control Service of the U.S.S.R. Civil Air Fleet providing air traffic control to the given aircraft.

17. Deviation from the boundaries of the air corridor while crossing the state border of the U.S.S.R. or from

RAC 1-5
20/9/58

part 1-6
20/9/58

The prescribed aircraft must flying within the territory of the Soviet Union is categorically prohibited.

18. If the crew of a foreign aircraft is uncertain as to whether they are correctly carrying out the flight instructions, they must contact the appropriate Air Traffic Control Service of the U.S.S.R. Civil Air Fleet and request to be told their position.

19. In the event a foreign aircraft diverges from its route, the ATC unit providing control to its movements renders it all possible assistance to lead the aircraft back to the prescribed route but does not guarantee the safety of the flight of this aircraft outside the route and bears no responsibility whatever for this flight.

20. Aircraft may land at an aerodrome only when given clearance by the Air Traffic Control Service of the given airport.

21. Every foreign aircraft on a regular or irregular flight within the territory of the U.S.S.R. must have the following documents on board:

- aircraft registration certificate;
- airworthiness certificate;
- license of each member of the crew;
- pilot log-book;
- register and service list for the radio equipment on board;
- passenger-list indicating names and destination;
- cargo manifest, giving description and weight;
- clearance (if this is a non-schedule flight).

RAC 1-7
20/9/58

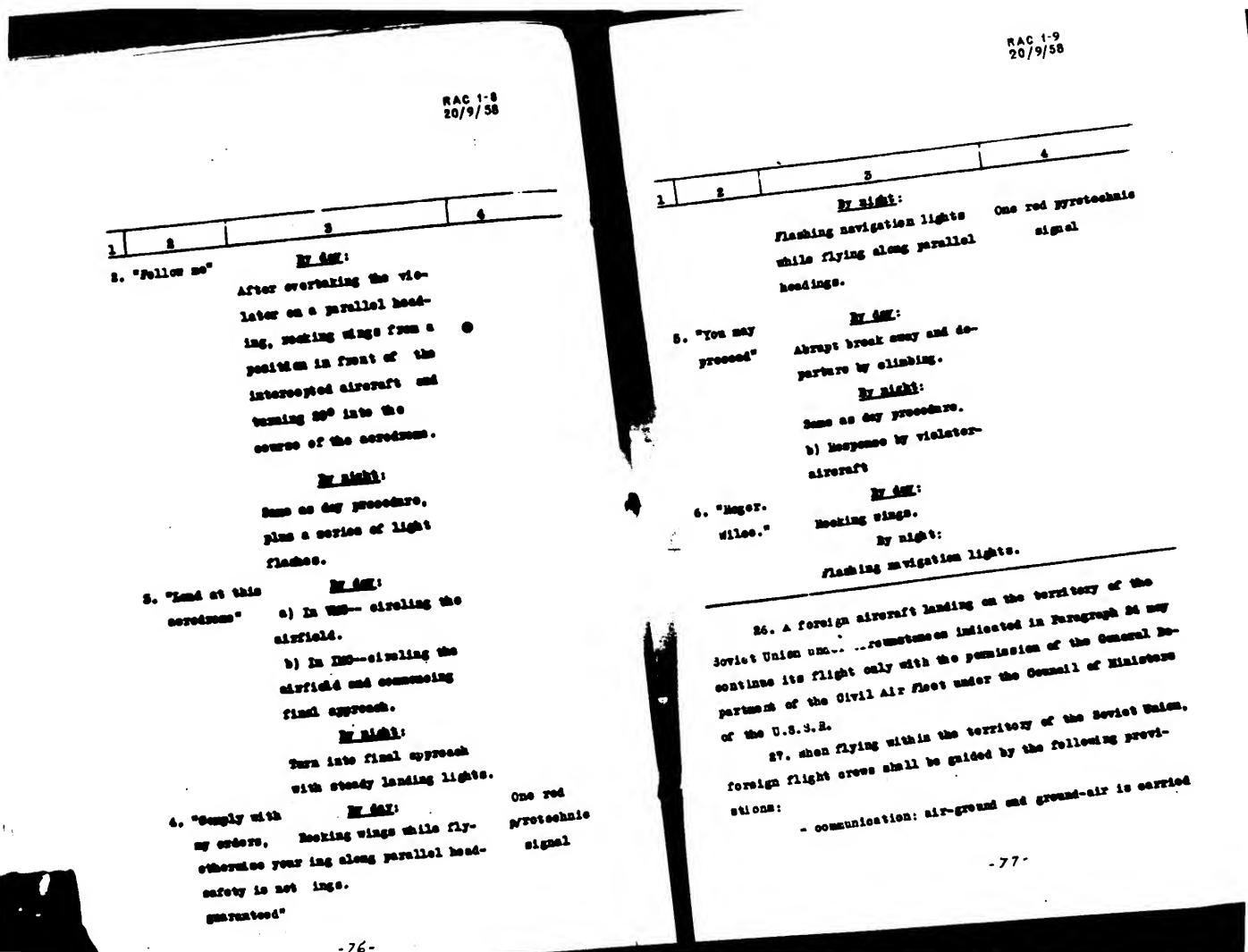
22. In all cases when an aircraft lands in the Soviet Union, the appropriate organs of the U.S.S.R. have the right to inspect the aircraft and check all the documents that it shall be supplied with.

23. When flying within the territory of the Soviet Union, foreign aircraft may not transport explosives, weapons, ammunition, poisons, military equipment, or bearing pigeons.

24. A foreign aircraft flying in the air space of the U.S.S.R. and violating the flight instructions or not complying with the instructions of the Air Traffic Control Service of the U.S.S.R. Civil Air Fleet providing air traffic control to the given aircraft is considered a violator and is forced to land at the nearest aerodrome by patrol planes of air-defence.

25. Signals given by patrol planes of the air-defence to a violator-aircraft and its reply signals:

No.	Meaning of Signal	Signal (command)	
		Revelations of Aircraft and Blinking of Navigation Lights	Pyrotechnics
1.	2.	3.	4.
a) Signals given by planes of the air-defence			
1. "Attention, you are a violator"	By day: flashing (three repeated)	By night: Three flashes of the navigation lights	One green pyrotechnic signal



RAC 1-10
20/9/58

on in Russian:

- Q-Code is used for wireless telegraph communication;

- measurement units are: length--kilometres; temperature--degrees Centigrade; barometric pressure--millimetres of mercury column; circumference--degrees.

28. When flying within the territory of the Soviet Union, the crew of foreign aircraft must maintain communication in accordance with the instructions and on frequencies (wavelengths) prescribed by the General Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the U.S.S.R.

No aircraft may fly without air-ground communication with the Air Traffic Control Service. In the event wireless equipment fails during a flight, the crew must land their aircraft at the nearest alternate aerodromes.

29. Customs inspection of aircraft arriving from and departing for foreign countries, of their cargoes as well as of the luggage and hand baggage of passengers and members of the crew is carried out in accordance with customs rules operating in the U.S.S.R. when entering or leaving the U.S.S.R. No aircraft may land at airports or other places where there are no customs offices and frontier control-passages stations.

30. If, as a result of emergency, the crew of a foreign aircraft is forced to land in a place other than the prescribed basis and alternate aerodromes, the pilot-in-command shall immediately inform the appropriate Air Traffic Control Service, which will take the corresponding measures to safeguard the safety of the aircraft and render assistance to the

crew and passengers.

31. All photo and cinema cameras (including those for which there is written permission) transported in the aircraft shall be kept empty in closed suitcases.

Photographing from aircraft is prohibited. Transportation of photographic equipment for aerial and special kinds of photography (even if this equipment is packed) is prohibited.

32. In the air space of the U.S.S.R., objects may be dropped from an aircraft and parachutes may be used only in distress. An aircraft may have parachutes on board only when this is stipulated in the permission for the flight.

33. In the event a flight crew member or a passenger falls ill, the pilot-in-command must, either from the aircraft or upon landing, inform the Air Traffic Control Service of the airport so that the necessary timely medical assistance might be provided.

34. Criminal proceedings in accordance with the laws of the U.S.S.R. will be instituted in the event the flight rules are violated (entry into or departure from the Soviet Union without permission, landing in places other than the prescribed basis and alternate aerodromes, non-observance of the corridors across the state border and airways prescribed in the permission, flight without two-way communication).

In cases when there are no grounds for instituting criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the U.S.S.R. may impose a fine of up to 2,000 rubles.

RAC 1-11
20/9/58

RAC 1-12
20/9/58

35. In radio communication between foreign aircraft and the Air Traffic Control Service of the Civil Air Fleet, airports and locations are designated by their geographical designations in Russian.

RAC 2-1
20/9/58

Flights in Terminal Control Areas (TMA)

During the daytime, under VMD in TMA:

1. Aircraft shall fly in the traffic circuit at an altitude of 300-500 metres. In separate cases, by permission of the Air Traffic Controller, aircraft may reduce the altitude to 100 metres.

When in the traffic circuit, no aircraft may fly above clouds.

2. Aircraft, flying in the traffic circuit, must keep at a distance of at least 1,500 metres from each other.

3. Except in cases of emergency landing, the overtaking of aircraft in the inner circuit and the shortening of distances at the turns are prohibited. High-speed aircraft may overtake slower planes before the base leg on the outer side of the circuit at a distance of not less than 200 metres.

4. In the TMA and on the route, entry into and exit from the traffic circuit is made at a sharp angle to the direction of the traffic circuit (along the tangent).

Crews arriving at the aerodrome enter the general traffic circuit at the altitude of the aircraft flying in the circuit.

Flight Under Instrument Meteorological Conditions (IMC)

1. Under IMC, when aircraft are piloted by instruments, only radio-equipped aircraft with two-way communication may enter the area of an aerodrome.

Under Instrument Meteorological Conditions, aircraft are cases

RAC 2-2
20/9/58

is really forbidden from entering the TMA without clearance and instructions on the altitude of entry.

2. When flying under IFR, the crew of an aircraft shall, from a distance of 100-70 kilometres from the aerodrome TMA, contact the approach control radio station, obtain information on the air and meteorological situation, as well as instructions to enter the area of the aerodrome TMA. The instructions of the approach controller on the order of flight or landing, when approaching an aerodrome, altitude may be decreased or increased only with the permission of the Approach Service.

3. Breaking down clouds shall be made over an aerodrome equipped with non-directional radio beacons (locators) or with an Instrument Landing System and is accomplished in accordance with an established instrument approach chart only when there is stable air-ground telephony communication. Aircraft may not break down clouds without clearance from the approach controller.

4. The altimeter shall be set to the value of the actual pressure at aerodrome elevation when instructions to start a straight-in approach from the holding point lower level is received from the aerodrome approach controller.

5. When breaking down clouds, the pilot-in-command shall report to the aerodrome approach controller on the heading of the flight, altitude and the time of passage over radio beacon.

6. In the event there still are clouds at the minimum altitude established for breaking down clouds (aircraft land-

ing minima), the pilot-in-command must stop descending and pull up to a safe altitude (OCL).

7. In the event an aircraft in the holding pattern anticipates being compelled to land immediately, the pilot-in-command shall inform the matter to the aerodrome approach controller. After receiving clearance for an extraordinary landing and information on the barometric pressure of aerodrome elevation and on the meteorological and air situation, the pilot-in-command breaks down clouds at the instructions of the approach controller in accordance with the "extraordinary approach" chart or with the operating regular instrument approach chart.

Flight on the airway

1. Crews flying on an established air line must strictly adhere to the route. The width of airway is 20 kilometres (10 kilometres on either side of their centre-line.) No deviation from the established route of the air line is permitted.

2. In case of communication failure while flying in or above clouds, aircraft may not approach the area of an airport with heavy air traffic.

3. In the event a radio-equipped aircraft loses air-ground communication and cannot establish such communication through the radio stations of other airports, the crew, flying in VFR, must return their aircraft to the aerodrome of departure or land at an alternate aerodrome.

4. Flying personnel operating flight on an airway must be fully aware of:

RAC 2-4
20/9/58

- the order of vertical separation along the route and in the holding points;
- arrangement and operation data of the radio communication and navigation facilities to be used during a flight;
- instrument approach and landing charts for their aerodrome, the aerodromes of landing and the alternate aerodromes.

5. During flight, crews must:

- precisely comply with all the instructions of the Air Traffic Control Service providing control to the flight;
- watch the changes in the weather and the development of dangerous meteorological phenomena and immediately inform the Air Traffic Control Service;
- aircraft following a line of landmarks are required to keep to the right of the line;
- by-pass aircraft on the right at a distance of not less than 200 metres;
- when two aircraft are flying head on along parallel headings and at the same altitude, they must branch off on the left side of each other at a distance of at least 200 metres (each turns to the right);
- when two aircraft meet at intersecting heading and at the same level, the crew that sees the other aircraft on the left side decreases altitude, while the crew seeing the other aircraft from the right side shall climb.

6. All crews establishing contact with the Area Control Service report on their position, altitude, ground speed, actual meteorological conditions of the flight and time of pas-

RAC 2-5
20/9/58

sage over or arrival at the airport and receive from the AOC:

- clearance (or prohibition) to pass over or proceed to the airport of landing.
- data on the actual weather in the area of the airport of passage or landing.
- flight instructions in the area of the Air Traffic Control Service in the area of the airport of passage or landing.

- reports on the movement of other aircraft (time, position and flight altitude) if there is a possibility of their meeting the given aircraft.

7. When above clouds, aircraft must fly at an altitude of at least 200 metres above the upper cloud boundary, while when below clouds--at an altitude of not less than 50 metres below the lower boundary of the clouds.

Rules of Radio Communication Between Aircraft
and Area, Approach and Aerodrome Controllers

1. Conversation by radio-telephone is conducted in a clear-out language precisely, lucidly, briefly and understandably.

During radio-telephone communication, the following rules must be observed:

- a) before opening microphone radio communication, it must be determined whether the other is free, remembering that when the order of communication is disrupted either by ground workers or by aircraft crews direction of the movement of aircraft is disorganized;

RAC 2-6
20/9/58

RAC 2-7
20/9/58

b) the speed of pronouncing separate letters, words and figures must be constant and slightly slower compared with the usual conversational speed. Excessive slowness should not be permitted as that lowers the quality of the communication;
c) in pronunciation, a high tone is easier to distinguish than a low tone;

d) the voice must be of a moderate and constant pitch;
e) the intervals between words must be identical;
f) to make figures clear, they must be pronounced distinctly with an emphasis on the last syllable.

2. The minimum of compulsory communications of pilot-in-command:

- a) with aerodrome control service of the airport or departure:
 - request for clearance to taxi out the aircraft;
 - request for clearance to take-off;
 - report that the aircraft has reached the prescribed flight altitude;
 - report that the aircraft has left the area of the airport;

EXPLANATION:

Air Traffic

Air Traffic Control Officer

1. Volga--This is 4919. Request taxi clearance to air terminal.
- 4919--This is Volga. You are cleared to taxi to air terminal. 5 (Negative).

2. Volga--This is 4919. Request taxi clearance to line up position.

3. Volga--start--This is 4919. Request taxi clearance for take-off.

4. Volga--start--This is 4919. Request clearance for take-off.

5. Volga--start--This is 4919. Altitude 200 metres. In clouds (VFR).

Volga--start--This is 4919. Roger. Heading 55 degrees. Altitude 300, 5 minutes.

4919--This is Volga--You are cleared to taxi to runway 2, take-off heading 242 degrees, take-off 12.40.

4919--This is Volga--start. You are cleared to taxi for take-off (negative--held your position); wind from the left 45 degrees.

4919--This is Volga--start. You are cleared for take-off (negative).

4919--This is Volga--start. Roger. Follow heading 55 degrees at altitude 300 metres for 5 minutes. Keep contact with Volga (or some other instruction).

RAC 2-8
20/9/58

6. Volga--This is 4919. Altitude 300. Slight icing in clouds. Temperature 7 degrees below zero.

Volga--This is 4919. Roger. Following bearing 12.58 reaching 1,800.

7. Volga--This is 4919. Have reached 1,800 at 12.58.

8. Volga--This is 4919. 12.00: 1,800. Have left airport Central Service (transmits flight conditions).

NOTE: "Volga"--call sign of the airport control tower. "Volga-start"--call sign of the runway radio station. "4919"--call sign of the aircraft.

- b) with the Area Control Service on the route of flight:
- report on the aircraft's entry into the Area Control Service from the TMA of the aerodrome of departure and on taking the master direction;
 - report on the aircraft reaching the prescribed flight level;
 - report on passage over reporting points equipped with radio-technical facilities;
 - report on hazardous weather conditions;

4919--This is Volga. Follow bearing elishing. Reach altitude at 12.58.

4919--This is Volga. Cruise at 1,800.

4919--This is Volga. Keep in contact with Area Control Service.

RAC 2-9
20/9/58

- on aircraft crossing the state border.

The pilot-in-command must, 15-20 minutes before approaching the state border: determine his position, establish contact with the appropriate Area Control Service of the state through whose territory the aircraft will fly; transmit a position report, estimated time of crossing the state border and weather conditions, and receive confirmation of the reception of his aircraft and of the pending flight conditions.

- On the actual time of crossing the state border (corridor gates reporting point).

NOTE: Throughout the flight, the crew listens in on the frequency of the Area Control Service telephone station.

c) with the Air Traffic Control of the airport over which the aircraft passes:

- report on the time the aircraft enters the area;
- report on the time the aircraft flies over the airport reporting point;
- report on the time the aircraft leaves the TMA of the airport;

d) with the Air Traffic Control of the airport of landing:

- report on the time the aircraft enters the TMA of the airport;
- report on approach to holding point;
- report on fulfillment of the elements of manoeuvring while making an approach-to-land procedure.

RAC 2-10
20/9/58

REPORTING FROM AIRCRAFT IN CONTACT WITH AREA
CONTROL CENTRE (ACC)

1. When an aircraft leaves the TMA of the airport of departure, the crew must report to the ACC controller through the telephone radio station the time the aircraft enters the FIR, the altitude and the flight conditions. @

The time the flight altitude is changed and the aircraft reaches the prescribed flight altitude must be immediately reported to the ACC controller.

Reports on the time the aircraft flies over reporting points equipped with radio-navigation facilities must be made to the ACC controller as soon as the aircraft passes these points. The report must indicate the time the aircraft flies over the point, the altitude and the flight conditions.

2. When flight hazardous weather conditions (thunderstorm, icing, fog and so forth) as well as weather conditions not foreseen by the forecast are encountered, the crew of the aircraft reports to the ACC on the character, intensity, area and direction of the given meteorological phenomenon.

3. Pilot-in-command receives weather reports (OQ) on the aerodrome where the FIR is based twice an hour through the aircraft radio-telephone ACC station.

In addition, the crew may, when necessary, request information about the weather in the airports en-route, irrespective of the schedule of OQ broadcasts.

The aircraft radio operator receives the OQ broadcasts on the telephone frequency of ACC station.

The time (5-6 minutes) the radio operator is busy with weather reports or with getting his radio bearing, pilot-

RAC 2-11
20/9/58

in-command or, on his instructions, the co-pilot must listen in to the ACC microphone frequency of the master receiver during the daytime, while at night and when wave-length conditions deteriorate--to the non-directional radio beacon of the ACC base airport over the radio compass receiver.

5. In the event the general call and the broadcasts of the microphone radio station cannot be heard, the crew of the aircraft must establish master communication with the ACC.

If the master communication cannot be established, use must be made of another ACC microphone radio station of the ACC telegraph radio station.

When communication with the ACC cannot be opened through any one of these channels, contact must be made through the direction finding station at the ACC base.

6. 10-15 minutes before intersecting the boundary of an adjoining FIR, the crew must check their position through radio facilities or by requesting the ACC.

7. The crew of an aircraft must, through the telegraph radio station of the ACC report the time they intersect the boundary of an adjoining FIR.

At first the report is transmitted to the ACC officer in the area over which the aircraft is flying, with indication of the time the aircraft enters the FIR, altitude and flight conditions.

In the report to the controller where area the aircraft is leaving, the crew must indicate the time the boundary has been intersected, altitude and flight conditions as well as whether they are in contact with the ACC lying ahead.

RAC 2-12
20/9/58

8. If the telegraph radio stations of the adjoining AOC are working on the same frequencies, the report on the intersection of the FIR boundary may be transmitted in one sentence by simultaneously calling two radio stations, transmitting reports and receiving clearances.

In cases when the report for the adjoining AOC on the intersection of the FIR boundaries cannot be transmitted through the telegraph radio station, the crew of the aircraft must maintain contact with the AOC, whose area it is leaving, and transmit through it all the necessary reports.

At the same time, the crew of the aircraft must contact the AOC, into whose area they have entered, through the direction finding station at the AOC base airport. Contact with the direction finding station must be maintained until stable communication is established with the AOC through the radio telephone.

9. When there is difficulty in establishing communication with the AOC, the crew of the aircraft must fall back upon the assistance of other aircraft, which are in communication with the AOC and also of telephone radio stations of remote AOC working on the same wave-length as the telephone radio station of the AOC in whose area the aircraft is flying.

10. 15 minutes before entering the TMA, the crew of aircraft must check their position and ground speed and, by request of the AOC, transmit these data and receive from the AOC the instructions for entering the TMA of the airport.

If such a request is not received from the AOC, the crew must, at least 10 minutes before entering the area of the

RAC 2-13
20/9/58

Airport Control Service, request instructions for entering the area.

REPORTS FROM CREWS IN COMMUNICATION WITH THE
CONTROL SERVICE OF THE AIRPORT OF LANDING

1. When an aircraft enters the area of an airport, the crew must contact the Approach Control Service and obtain clearance to enter the TMA and flight instructions. After this, the Area Control Service officer is informed that the aircraft has entered the TMA and that there is contact with the Approach Control Service and is requested permission to cut communication with the AOC.

Example:

Pilot-in-Command

1. Volga--This is 4409. Calling for contact.

2. Volga--This is 4409. Have entered AOC in clouds at 10.00. Altitude 1,500. Estimating arrival 10.20

Traffic Control Officer

4409--This is Volga. You are in contact.

4409--This is Volga. Approach at altitude 1,500 towards M. Aircraft heading towards you at altitude 1,500. Weather at 10.00: cloud ceiling 500, visibility 5, drizzle, wind north-west 6 m. sec., pressure 762.5, instruments landing from Mag.-245 approved.

Volga--This is 4409. Roger. Approach 1,500.

RAC 2-14
20/9/58

3. Volga--This is 4409. 10.20 4409--This is Volga. Descend
have passed LI. Altitude to 1,200.
1,500.

Volga--This is 4409. Roger.
Descend to 1,200.

4. - 4409 --This is Volga. De-
scend to 900.

Volga--This is 4409. Roger.
Descend to 900.

5. - 4409--This is Volga. De-
scend to 600. Contact start.

Volga--This is 4409. Roger.
Descend to 600.

6. - 4409--This is Volga-Start.
10.38 Take up approach po-
sition.

Volga-Start--This is 4409.
Roger. Take up approach
position at 10.55.

7. Volga-Start--This is 4409. 4409--This is Volga-Start.
Altitude 600. Outer beam You are cleared to approach
(heading 62, over outer). for instrument landing from
Mag. 2342 degrees, pressure
762.5, cloud base 1,500, visi-
bility 1,000 metres, rain,
left drift 5 degrees.

RAC 2-15
20/9/58

Volga-Start--This is 4409.
Roger. Approaching for
landing. Pressure 762.5.

8. Volga-Start--This is 4409. 4409--This is Volga-Start. You
Have made final procedure are cleared for landing.
turn. Bearing 242 degrees.

9. Volga-Start--This is 4409. 4409--This is Volga-Start.
Outer. Altitude 150. Roger. Observing.

10. - 4409--This is Volga-Start.
Observing (too much to
the left; too much to the
right; go back to down wind
leg).

11. - 4409--This is Volga-Start. You
are cleared to land. Taxi to
the right (to the left) by run-
way 5 to air terminal.

Volga-Start--This is 4409.
Roger.

12. - 4409--This is Volga. Taxi into
the second row at instructions
from the officer on duty.

Volga--This is 4409. Roger.

RAC 2-16
20/9/58

VERTICAL SEPARATION OF AIRCRAFT IN FLIGHTS

WITHIN U.S.S.R. TERRITORY

- Flight levels are established:
- when airways and routes lead from true track angles within limits exclusively from 0° to 179° —600 m., 1,800 m., 1,800 m. and so on to 6,000 m. after every 600 m. of altitude; beginning from 6,000 m.—6,000 m., 8,800 m., 10,000 m., 12,000 m., 14,000 m. and so on after every 2,800 m.;
- when airways and routes lead from true track angles within limits exclusively from 180° to 359° —900 m., 1,500 m., 2,100 m. and so on to 5,700 m. after every 600 m. of altitude; beginning from 7,000 m.—7,000 m., 9,000 m., 11,000 m., 13,000 m., 15,000 m. and so on after every 2,000 m.

Altitude is read by the altimeter, whose barometric scale reading of 760 mm. is set against the immobile index.

Flight levels are established proceeding from the general direction of the longest sectors of airways and routes, and not from the short sectors, which will pass beyond the indicated limits of true track angles.

True track angles are calculated from the geographical position of the starting point of the route (airway).

- On airways (routes) flight levels may be changed only in special cases when the safety of the aircraft on the given sector of the route (airway) is ensured and only with the permission of the ATO unit, providing control to the movement of aircraft.

When the flight level has to be changed in cases of damage to the aircraft, illness among the crew or passengers, forced

RAC 2-17
20/9/58

skirting of areas with thunderstorms, icing or other reasons, the crew shall request the Air Traffic Control Service for a new flight level and report the exact position of their aircraft. Only after receiving clearance can the flight level be changed in accordance with the instructions of the Air Traffic Control Service.

The Air Traffic Control Service giving clearance for a change of flight level must indicate the sector where the level is to be changed and the time the aircraft is to occupy the new flight level.

FLIGHT RULES IN THE EVENT OF RADIO COMMUNICATION FAILURE

1. During a VFR flight, when air-ground contact is lost, the pilot-in-command shall proceed to the airport of landing in accordance with visual flight rules.

When it is impossible to proceed to the airport of landing visually, the aircraft shall return to the airport of departure or land at the nearest alternate aerodrome.

When it is impossible to return or to land at an alternate aerodrome, the pilot-in-command is given the right to land his aircraft on a field chosen from the air.

2. During an IFR flight, when air-ground radio communication is lost but the receiver is in good repair, the crew listens in and is guided by the instructions of and information from the appropriate Air Traffic Control Service and utilizes the possibility of going over to VFR flight.

RAC 2-18
20/9/58

3. When instructions of the Traffic Control Service do not reach the aircraft and there is no possibility of going over to V/R flight, the pilot-in-command, in the event the weather conditions are the same over the main and alternate aerodromes, proceeds only to the airport of landing in accordance with the flight plan. It is permitted to proceed to an alternate aerodrome only when the weather conditions over that aerodrome are obviously better and allow V/R flight at a safe altitude or when aircraft losing radio contact are not given clearance into the airport of landing.

In these cases, the pilot-in-command maintains the prescribed flight level of approach to the reporting point of the airport of landing. If, when the heading is changed, the prescribed flight level is in the opposite direction, the pilot-in-command shall climb to the altitude of the highest adjoining level in the direction of the new heading.

4. When the aircraft reaches the reporting point of the aerodrome of landing, the pilot-in-command approaches to land in accordance with the special let-down chart of the given aerodrome. The time of arrival provided for in the time-table or in the flight plan is considered as the start of the aircraft's descent for approach to special landing. The pilot-in-command is not permitted to descend earlier than that.

The pilot-in-command has 30 minutes from the time of arrival, in accordance with the time-table or flight plan, in which to land his aircraft. This time-limit must be assured by the Air Traffic Control officer for the safety of

RAC 1-19
20/9/58

aircraft that had lost radio contact.

5. To land at an alternate aerodrome, the pilot-in-command shall break down clouds in accordance with the special cloud-breaking chart with approach, in visual flight, up to the radio navigation aid, after which he carries on with a visual approach to the aerodrome. No time-limit is set for approaching the radio navigation aid of an alternate aerodrome.

6. So far as the Air Traffic Control Service is concerned, contact with an aircraft is considered lost if the crew does not reply to frequent calls with the utilization by the Air Traffic Control Service officer of all channels of communication. All the airport's available channels of communication, the channels of other ACO and Airport Control Services and aircraft radio stations are used to restore contact with an aircraft.

7. The movement of an aircraft that has lost radio contact is directed by transmitting instructions and information into the ether through all channels of communication without confirmation of reception from the crew of the aircraft. The instructions and information must be repeated on the frequency of the MUB towards which the aircraft is proceeding.

8. Before ordering an aircraft to an alternate aerodrome, clearance must be received for the aircraft that has lost radio contact. Name of the aerodrome, weather conditions on the route and over the aerodrome, flight level and, when necessary, the data on the MUB are transmit-

RAC 2-20
20/9/58

ted to the aircraft.

If, along the new direction to the alternate aerodrome the flight level must be changed, the aircraft is informed of the higher adjoining flight level. Irrespective of this, the earlier prescribed flight level is not occupied by other aircraft until the aircraft in question arrives at the aerodrome of landing in accordance with the flight plan plus the 30 minutes, established for the landing of the aircraft.

9. 10 minutes before an aircraft that has lost radio contact arrives over the radio navigation point of the airport or destination, its level is cleared in the holding point and cannot be intersected. During the scheduled time of the arrival of the aircraft, the descent of other aircraft is stopped at the radio navigation point.

10. After the aircraft has landed or if the aircraft does not show up within the 30 minutes provided for its landing, all restrictions in the airport are lifted and the reception and send-off of aircraft is resumed.

The appropriate airports are informed as soon as the aircraft has landed.

NEW INSTRUCTIONS TO PILOTS OPERATING APPROACH
TO LAND THE G C A SYSTEM AT VUKOVO AIRPORT

In order to approach for landing by the ground controlled approach system, the pilot-in-command must transmit the following to the landing officer through the VHF channel on 118.1 Mc/s: "BEE clear approach-to-land by GCA".

Approach-to-land with the aid of the ground controlled

RAC 2-21
20/9/58

approach system consists of the following stages:

1. Approach of the aircraft to the aerodrome.
2. Manoeuvring to proceed to final approach.
3. Descent with landing heading until change to visual flight.

Approach of the Aircraft to the Aerodrome

As a rule, the aircraft approaches with the aid of a radio compass bearing on the outer locator. After this, depending on the order of priority, the aerodrome controller clears the approach for landing along a rectangular route (traffic circuit).

In good weather, the aerodrome controller, depending on the weather, clears the shortest route for the base leg or directly to the landing course line.

After an aircraft with a damaged radio compass is located by surveillance radar, it is directed into the TMA of the aerodrome at a safe altitude by instructions of the aerodrome controller.

MANOEUVRING TO PROCEED TO FINAL APPROACH

An aircraft is cleared to approach the landing course line (centre-line of runway):

- a) along the traffic circuit if the aircraft is in the holding pattern;
- b) from the route when the aircraft approaches the area of the base leg if, at the given heading, the approach to the base leg is made at not more than 120 degrees;
- c) from the route directly to the landing course line if

RAC 2-22
20/9/58

the difference between the approach and landing heading is not above 30 degrees.

1. When approaching for landing along the traffic circuit, the crew of the aircraft is instructed on the turns, on maintaining the heading and on the prescribed altitude.

For example: "BSB. Cross-wind leg, heading 150 degrees, descend to metres"; "BSB. Down wind leg, heading 60 degrees"; "BSB. Base leg, heading 330 degrees, descend to 300 metres." "BSB. Final, heading 240 degrees."

2. When an aircraft approaches the area of the base leg from the route, the crew is given instructions to maintain the approach heading to the base leg and to descend to the prescribed altitude.

For example: "BSB. Heading 90 degrees. Descend to metres."

When the aircraft approaches the start of the base leg, instructions are given for the turn, for example: "BSB. Base leg, heading 330 degrees. Descend to 300 metres."

When the aircraft approaches the start of the final leg -- "BSB. Final. Heading 240 degrees."

3. When an aircraft approaches directly to the landing course line the crew is instructed to maintain the approach heading in the area of the final leg at a prescribed angle to the landing course line and to descend to a prescribed altitude.

For example: "BSB. Heading 270 degrees (or heading 230 degrees). Descend to 300 metres."

When the aircraft approaches the course line of landing it is instructed to turn, for example: "BSB. Turn to landing

RAC 2-23
20/9/58

course line 240 degrees."

Descent with landing course line heading is maintained until visual contact with ground is established.

After the aircraft completes the final leg, the crew, depending on where the aircraft is in relation to the landing course line, is given instructions to hold the landing heading or take an outgoing heading (when there is a deviation), for example: "BSB. Heading 240 degrees on landing course line" or "BSB. Heading 235 degrees", "BSB. Approach landing course line", "BSB. Take landing heading 240 degrees".

At a distance of 7 kilometres from the approach end of the runway, when the aircraft is approaching the glidepath, the crew is instructed to lower the landing gear and commence to descend.

When the aircraft diverges from the landing course line or the centre-line of the glidepath, the landing officer instructs the crew to change the heading or the vertical rate of descent. For example: "BSB. You are on landing course line, maintain landing heading 240 degrees. No reply required to further instructions". "BSB. You are 7 kilometres away. Lower landing gear. Descend."

"BSB. You are 20 metres below glidepath. Change descent speed."

"BSB. You have approached glidepath. Descend. You are 6 kilometres away."

"BSB. You are 5.5 kilometres from landing course line."

"BSB. You have diverged left 200 metres. Take heading 245 degrees. You are 4 kilometres away."

RAC 2-24
20/9/58

"RAB. You have approached landing course line. Take landing heading 240 degrees. You are 3.5 kilometres away."
"RAB. You are above glidepath. Change descent speed."
"RAB. You have approached glidepath. Descend. You are 2 kilometres away."

"RAB. You are on landing course line depending on glidepath. You are 1 kilometre away. Runway before you. Cleared to land."

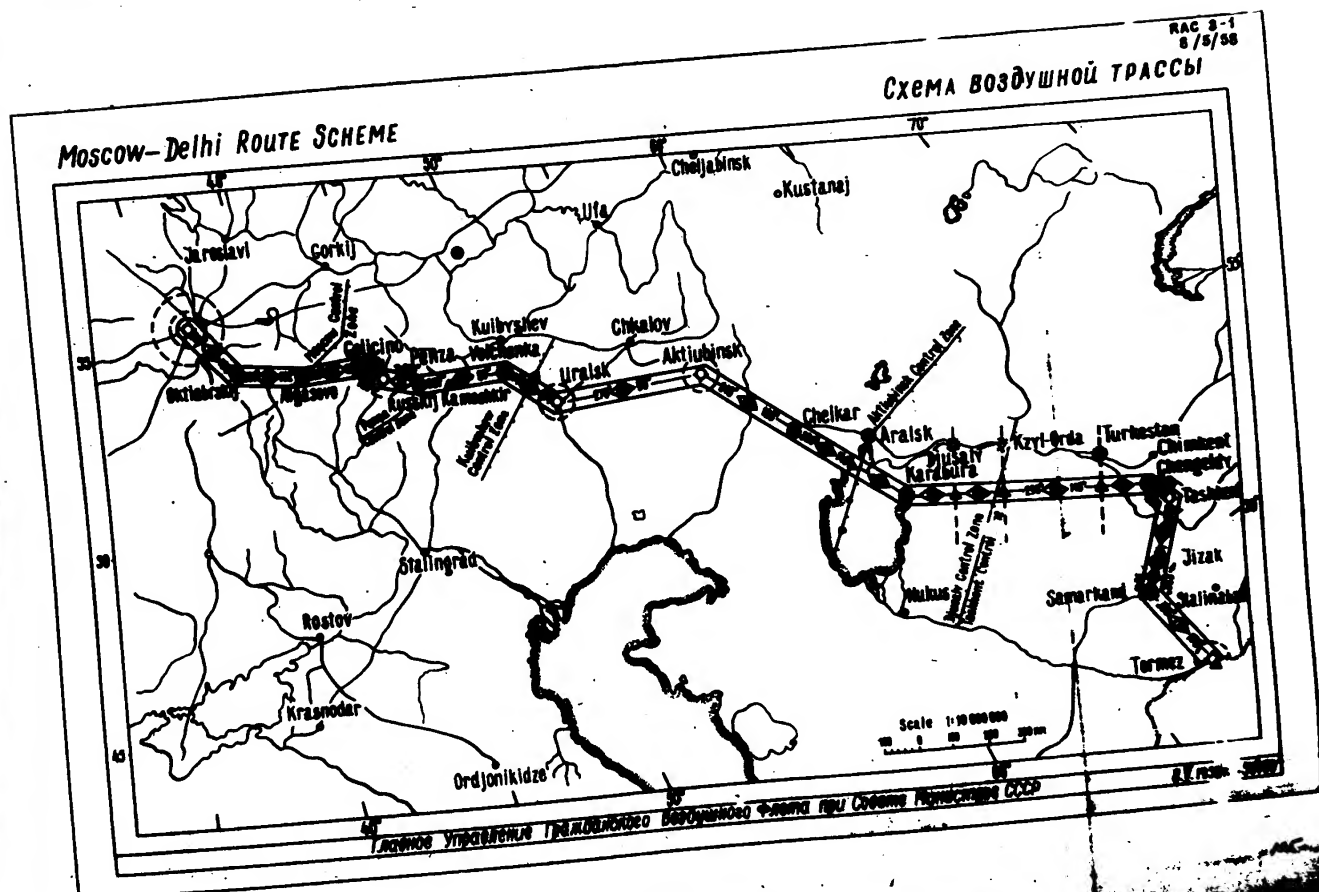
Descent by instructions is carried out until visual contact with ground is established. Further flight--descent and landing--proceeds visually.

Overshoot Procedure

An aircraft goes over to an overshoot procedure when it deviates from the glidepath or the landing course line over the inner locator.

To send the aircraft to go over to an overshoot procedure, the crew is instructed: "RAB. Begin overshoot procedure."

After the aircraft begins an overshoot procedure, the approach-to-land is executed in accordance with the prescribed traffic circuit.



RAC 3-2
20/9/58

DELHI-MOSCOW ROUTE FLIGHT INSTRUCTIONS

I. Flight on route

When flying from Delhi to Moscow, aircraft shall keep to the following route:

Kabul (Afghanistan)-Ternes (U.S.S.R.) - Samarkand - Jizak - Tashkent - Chongaldy - Kara-Bura - Chelkar - Aktyubinsk - Uralak - Volzhanka - Kuzsky Kamenkir - Penza - Jalitaino - Algasovo - Otkyabrsky - Vonyev - Serpukhov - Moscow-Vnukovo.

From Moscow to Delhi, the route is:

Moscow-Vnukovo - Chernaya Gorya - Vonyev - Otkyabrsky - Algasovo - Jalitaino - Penza - Kuzsky Kamenkir - Volzhanka - Uralak - Aktyubinsk - Chelkar - Kara-Bura - Chongaldy - Tashkent - Jizak - Samarkand - Ternes (U.S.S.R.) - Kabul (Afghanistan) and further on to Delhi.

Aircraft flying this route must keep strictly to the scheme of corridors. Flights outside the air corridors are not permitted.

At a distance of 150 kilometres from the state border of the U.S.S.R. (irrespective of the direction), the aircraft must contact the Ternes aerodrome on a frequency of 2470/2565 Kc/s, A-S, call sign "Tashkent", and communicate the estimated time of crossing the state border of the U.S.S.R., the altitude, and request clearance to fly across the state border. No aircraft is permitted to fly across the state border without permission.

After receiving clearance to proceed across the state border, the aircraft follows the route indicated above and

RAC 3 - 3
20/9/58

keeps in contact radio contact with Tormes, to which aircraft communicates the time of crossing the state border (this may be communicated to Tormes on frequency 118.1 or 128 Mc/s) and from which it will receive necessary flight instructions until it departs from Tormes TMA (radius 50 kilometres).

In all cases when the aircraft has crossed the state border and is forced to turn back, it shall report to Tormes on emergency return connected with interception of the state border.

On the flight route up to entry into Moscow Terminal Control Area (radius 100 kilometres), the aircraft shall keep in contact and communicate:

With Tashkent Area Control Service (ACC)

1. Passage over Samarkand.
2. Passage over Jizak.
3. Entry into Tashkent TMA (radius 50 km).
4. Departure from Tashkent TMA.
5. Passage above Turkistan.
6. Departure from Tashkent FIR (passage above Kayl Orda).

With Tashkent Aerodrome ATC service

1. Entry into Tashkent TMA (radius 50 km)
2. Passage over Tashkent MDS.
3. Passage over Chongaldy MDS.

With Jussaly Area Control Service (ACC)

1. Entry into Jussaly FIR.
2. Passage above Jussaly MDS.
3. Passage over Kara Bura MDS.
4. Departure from Jussaly FIR.

RAC 3 - 4
20/9/58

With Aktyubinsk Area Control Service (ACC)

1. Entry into Aktyubinsk FIR (passage above Uralak MDS)
2. Passage over Chelkar MDS.
3. Passage over Uralak MDS.
4. Departure from Aktyubinsk FIR.

With Aktyubinsk Aerodrome ATC service

1. Entry into Aktyubinsk TMA (radius 50 km).
2. Passage over Aktyubinsk MDS.
3. Passage over Uralak MDS.
4. Departure from Aktyubinsk TMA.

With Kuibyshev Area Control Service (ACC)

1. Entry into Kuibyshev FIR.
2. Passage over Velezhanka MDS.
3. Departure from Kuibyshev FIR.

With Penza Area Control Service (ACC)

1. Entry into Penza FIR.
2. Passage over Russky Kamensk MDS.
3. Passage over Penza MDS.
4. Departure from Penza FIR (passage over Galiyano MDS).

With Moscow Area Control Service (ACC)

1. Entry into Moscow FIR (passage over Algaev MDS).
2. Passage over Otkrybnyy MDS.
3. Passage over Voznyov MDS.
4. Departure from Moscow FIR (when approaching Serpukhov MDS)
5. Obtain clearance for entry into Moscow TMA.

RAC 3-5
20/9/58

Entry into the Moscow area without permission is prohibited.

The reports must indicate: flight conditions and the estimated time arrival at the point of communication lying ahead.

When flying in the Moscow to Kabul direction, the above reports are communicated in the reverse order.

II. Flights in the Moscow TMA.
(radius--100 kilometres)

1. entry into the area

Up to the Chetyubryy NDB, the aircraft proceeds on the prescribed flight level, but as it approaches the Chetyubryy NDB, the Moscow Area Control Service (ACC) may, depending on the traffic situation, instruct the aircraft to enter the Moscow TMA on different flight levels. The boundary of the Moscow TMA is Serpukhov NDB. When an aircraft flies over Serpukhov NDB, it contacts the Vnukovo radio station on a frequency of 128.10/8, 4-3, call sign "Vnuky". receives approach and landing instructions.

2. departure from the area.

When the aircraft reaches an altitude of 200-300 metres after the take-off, the Air Traffic Control Service shall instruct the crew on what altitude to take and give them departure clearance, after which, with the permission of the Vnukovo Air Traffic Control Service, the aircraft proceeds at a bearing of 197 degrees to the Chernaya Gryas NDB, which is the boundary of the Moscow Central area. Before approach-

RAC 3 - 6
20/9/58

ing Chernaya Gryas NDB, the aircraft informs the Air Traffic Control Service on estimated time of passage over Chernaya Gryas NDB and requests departure instructions from Moscow Terminal Control Area and clearance to pull up to the prescribed flight level.

On passing Chernaya Gryas NDB aircraft shall contact Moscow Area Control Service (ACC), communicate the time of departure from Moscow TMA and further communicate time of passage of Venyov and Otkryabryy NDB and proceed to Algasovo NDB.

5 - 10 minutes before passing Algasovo NDB aircraft shall request clearance to enter Penza Flight Information Region and report to Moscow Area Control Centre the time of passage over Algasovo NDB, after that aircraft shall contact with Moscow Area Control Service.

RAC 3-7
15/10/59

В Н У К О В О КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ В Н У К О В О BRIEF DESCRIPTION AND FLIGHT RULES	
1. ОПИСАНИЕ АЭРОДРОМА	
1.1. Аэродром расположен в 25 км юго-западнее центра г. Новосибирска. Характерной особенностью является соседство дороги Москва-Новосибирск, которая проходит юго-восточнее аэродрома в непосредственной близости к нему.	1.1. Vnukovo aerodrome is situated at 25 km from and S-W of the center of Moscow city. The highway Moscow-Novosibirsk which is running north-south-east of the aerodrome is in immediate proximity to him, is the most distinctive line for orientation.
1.2. Координаты аэродрома: 55°35'55"с 37°16'40"в. Высота над уровнем моря -200 м. Расстояние от центра г. Новосибирска -200 м.	1.2. Position: Lat. 55°35'55" N Long. 37°16'40" E. Elevation-204 m. Variation-6°.
1.3. В районе аэродрома имеются следующие инженерно-технические препятствия:	1.3. There are the following obstructions in the vicinity of the aerodrome:
1. Дорожная на расстоянии 1000м, высота 40°, высота 27м.	1. Roadway, distance 1000m, azimuth 40°, height 27m.
2. Курганные трубы на расстоянии 2000м, высота 40°, высота 30м.	2. Chimneys, distance 2000m, azimuth 40°, height 30m.
3. Курганные трубы на расстоянии 8 км, высота 5°, высота до 30 м.	3. Chimneys, distance 8 km, azimuth 5°, height up to 30m.
4. Здание НТУ на расстоянии 20 км, высота 56°, высота 237м.	4. University building, distance 20 km, azimuth 56°, height 237m.
5. Радиомачта на расстоянии 3,5 км, высота 295°, высота 40м.	5. Radio mast, distance 3,5 km, azimuth 295°, height 40m.
6. Радиомачта на расстоянии 16 км, высота 262°, высота 110 м.	6. Radio mast, distance 16 km, azimuth 262°, height 110m.
7. Курганные трубы на расстоянии 14 км, высота 250°, высота 40 м.	7. Chimneys, distance 14 km, azimuth 250°, height 40m.
8. Ангар в западной части аэродрома высотой 15 м.	8. Hangar in the western part of the aerodrome, height 15m.
9. Здание диспетчера посадки 200 метров южнее НТУ 242/62, высота 10 м.	9. Office building of an operator for landing, 200m southwest of runway 242/62, height 10m.
Возле препятствия указана относительная высота, а расстояние дано, где не отмечено, от центра аэродрома.	Note: Heights are given above aerodrome level and distances are given, unless otherwise indicated, from the center of the aerodrome/line the position of the aerodrome/.
1.4. На аэродроме имеются две бетонированные взлетно-посадочные полосы /ВПП/.	1.4. There are 2 concrete runways at the aerodrome.
1. ВПП № 1 3000 x 60 м с ВПП посадка -62-242°; посадка в направлении посадки с ВПП - 62° - отклоняется, с ВПП посадка 242° отклоняется левее на 12 м.	1. Runway # 1. Dimensions 3000x60 m. The course of landing 62-242° approaches on a heading of landing 62° are clear of obstructions and on a heading of landing 242° are hindered with a wood, height up to 12m.
2. ВПП № 2 3600 x 60 м с ВПП посадка - 16-196°; посадка в направлении обгона курсов посадки отклоняется.	2. Runway # 2. Dimensions 3600x60 m. The course of landing 16-196° approaches from both directions are clear.
2. Радио и светотехническое оборудование	
На аэродроме имеются следующие радиотехнические средства:	
2.1. Четыре системы ОСП и СП-50 для пролета облета и радио самолетов на посадку с посадочными курсами 242°, 62°, 16° и 196°.	2.1. Four systems of OSP and SP-50 to break clouds and land the following headings 242°, 62°, 16°, 196°.
3. РАДИО И СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ	
There are the following radio facilities at the aerodrome:	

АИРОПОРТ САН 15.10.59 В 00402

RAC 3-8
15/10/58

- 2.2. Радиолокационная система посадки /РС-4/ для низкого самолета на посадку с посадочными курсами 242° 62° , 16° и 196° , а также для управления полетами самолетов с внешнего выхода до посадки.
- 2.3. КВ радиолокатор, расположенный в 1,5 км от начала ВПП с МЧУ 62° , обеспечивает самолеты предупреждением, пробивание облаков над аэродромом и предупреждает о месте посадки в заданном направлении, используется для вылета самолетов в заданном направлении в боковые радиостанции других пунктов.
- 2.4. УКВ радиолокаторы обеспечивают контроль за радиолокационными самолетами в зоне АЗС и их опознавание.
- 2.5. УКВ радиостанции, установленные для управления полетами самолетов в посадочной зоне, при подходе к посадке.
- 2.6. КВ радиостанции для управления движением самолетов на аэродроме и на резерв при отходе от самолета УКВ радиостанции.
- 2.7. Кварцевые световые красные цвета, расположенные около длинных радиостанций с посадочными курсами 242° и 196° , а также заградительные огни на всех полосных препятствиях.
- 2.8. Дальние радиостанции работают на одной частоте, но с различным номером для каждого направления посадки /используется одна из радиостанций в зависимости от курса посадки/.
- 2.9. С посадочными курсами 242° установленная система радиостанций. Огни расположены в ширине полосы полета на высоте 50 метров. Установлены, когда высота на аэродроме ниже 5 км. С огней на курсе полета от высоты, установленной проектор, установлен в 300 м до порога ВПП и 200 м дальности ВПП по боковой границе бетонированной полосы.

3. РАБОТА АЭРОДРОМА

- 3.1. При полете по установленному маршруту полетам должны проявлять максимальную осторожность, т.е. в районе аэродрома радиостанции других аэродромов, на которых могут происходить полеты.
- 3.2. В 20 км от аэродрома в 14 км от аэродрома радиостанции запрещены на всех высотах.
- 3.3. Для посадки очереди на посадку установленные четыре зоны ожидания, которые применяются в зависимости радиостанций каждого курса посадки.
- Зона ожидания В 1 с МЧУ - 242°
Зона ожидания В 2 с МЧУ - 62°
Зона ожидания В 3 с МЧУ - 196°
Зона ожидания В 4 с МЧУ - 16°
- Одновременно используется одна из указанных зон ожидания в соответствии с посадочным курсом. Полеты в зонах ожидания В 1, 2, 3, 4 выполняются по линии "малый радиостанция", а в зоне В 3 - по прямой "малый радиостанция".

- 2.8. Radar system of landing/RS-4/ to direct aircraft to landing on the following headings: 242° , 62° , 16° and to control flights from the lowest available flight level up to landing.
- 2.9. KHF station, located at 1.5 km from the runway end, to give bearings, help with cloud breaking over the aerodrome and communicate the positions of aircraft in the western direction/ to the aircraft, using a lateral HRF station at Velikiye Luki and other HRF stations at other points.
- 2.4. VHF stations to control the position of aircraft in the zone of aerodrome control service and to identify them.
- 2.5. VHF radio stations to control flights in Moscow Terminal Area during approach and landing.
- 2.6. HF radio stations to control the movement of landing aircraft at the aerodrome and as a reserve station in case of failure of an airborne VHF radio station.
- 2.7. Identification red light beacons located near the inner beacons on headings of landing 242° , 196° and obstruction lights of all high obstructions as well.
- 2.8. Outer beacons which have the common frequency but different call signs for each direction of landing/ one of the radio stations is switched on according to the heading of landing/.
- 2.9. System of flash lights is installed on a heading of landing 242° . The lights are located in the approach area at the extension of the center line of runway at 50m intervals. They are switched on when the visibility at the aerodrome is less than 4 km. On the same heading there are special lights instead of flash lights. They are installed at 300m from the threshold of runway and 200m along the both sides of concrete runway.

3. AIRPORT'S AREA

- 3.1. While flying according to the rectangular route the crews of aircraft should be at most careful as there are some other aerodromes in the area at which flights can be operated.
- 3.2. There are prohibited areas at 20 km B-W of and 14 km E-W of the aerodrome. In these areas flights are prohibited at all altitudes.
- 3.3. For the sequence of landing there established 4 holding areas at the leader of each direction of landing.
- Holding area B 1, the track of landing - 242°
Holding area B 2, the track of landing - 62°
Holding area B 3, the track of landing - 196°
Holding area B 4, the track of landing - 16°

AIRPORT CAN 15.10.58- В 30403

RAC 3-9
15/10/59

В схеме полета
B 1, 2, 4
Holding pattern
for B 1, 2, 4



В схеме полета
B 3
Holding pattern
for B 3



Особые указания: Пользование зоной ожидания B 3 для реактивных и турбовентиляторных самолетов при полетах на аэродром Кубинка с ИЛ посылки 225^в - запрещается.

3.4. В зонах ожидания самолеты выдерживаются по высоте через 300м, на высотах ниже 6000м через 1000м по барометрической высоте, минимальная высота которого устанавливается на высоте 760 м рутиного стола. При заходе на посадку реактивных самолетов, для которых зона ожидания должна быть свободна.

3.5. Проникновение самолетов в слепые метеорологические условия и ночью разрешается при непосредственной угрозе погоды:

- 3.5.1. Для поршневых самолетов:
 1. Минимум B 1 - высота в полете - высота облаков 50м, горизонтальная видимость 1000м.
 2. Минимум B 2 днем - высота в полете - высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.
 3. Минимум B 2 ночью - высота в полете - высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500 м.
- 3.5.2. Для реактивных самолетов:
 1. Минимум B 1 - высота в полете - высота облаков 50м, горизонтальная видимость 1000м, установленная для снижения от уровня земли на эту высоту минимум при обязательной работе систем РСП-4 и СП-50.
 2. Минимум B 2 днем - высота в полете - высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.
 3. Минимум B 2 ночью - высота в полете - высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500 м.

- 3.5.2. Для реактивных самолетов:
 1. Минимум B 1 - высота в полете - высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.
 2. Минимум B 2 днем - высота в полете - высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500 м.
 3. Минимум B 2 ночью - высота в полете - высота облаков 200 м.

4. Полеты в районе аэродрома.

4.1. Полеты в визуальных условиях.

4.1.1. Заход на посадку в визуальных условиях производится по прямоугольному маршруту на высоте 300м для поршневых самолетов и 400 м для реактивных самолетов.

Only one of the holding areas can be used at a time according to the heading of landing. Flights in the holding area B 1, 2, 4 are conducted according to the left small rectangular route and in the area B 3 according to the right small rectangular route.

Special instructions: The use of the holding area B 3 is prohibited for jet and turboprop aircraft flying at the aerodrome of Kubinka on a heading of landing 225^в.

3.4. Minimum vertical separation in the holding areas is 300m. At altitudes higher than 6000m the separation is 1000m of pressure type altimeter set to 760 mm of mercury. For the approach-to-land of jet aircraft two of the lowest flight levels of the holding area should be clear.

3.5. VFR flights may be authorized under the following weather minima:

- 3.5.1. For piston aircraft:
 1. Minimum B 1 for take-offs and landings - ceiling 50m, horizontal visibility 500m.
 2. Minimum B 2 for take-offs and landings - ceiling 100m, horizontal visibility 1000m - by day; at night - ceiling 150m, horizontal visibility 1500m.
 3. Minimum for take-offs and landings - ceiling 150m and horizontal visibility 300m. This minimum is established for the crews specially trained for this minimum and only when the operations of RSP-4 and SP-50 are in operation.
- 3.5.2. For jet aircraft:
 1. Take-off - by day - ceiling 100m, horizontal visibility 1000m; at night - ceiling 150m, horizontal visibility 1500m.
 2. Landing - by day - ceiling 150m, horizontal visibility 1500m; at night - ceiling 200m, horizontal visibility 2000m.

4. FLIGHTS IN AIRPORT'S AREA

4.1. VFR flights.

4.1.1. Approach-to-land in visual conditions is conducted according to the rectangular route at

АЭРОДРОМ КАН 15.10.59 B 59454

RAC 3-10
15/10/59

При посадке с НК 240°, 60° и 16° с левым разворотом, с НК 196° с правым разворотом.
Посадка осуществляется по радиальному аэродрому.
4.2. Полеты в сложных метеословесных и метео-
4.2.1. Самолеты следующие на аэродром через ОПС Климентьев и Серпухов, после приема указаний ОПС устанавливаются связи с КЛН Вуково и получают от него указания о порядке вылета и аэродрому.
Особые указания: 1. Самолеты, следующие через ОПС Климентьев и Серпухов не имеют права вылета в свои аэродромы, строго соблюдать установленный режим полета, не допускать случаев полета на высоте от указаний ОПС на ДПН Вуково для всех типов самолетов.
2. При отсутствии полетов на аэродром Кубинка реактивные и турбовинтовые самолеты, не имеющие диспетчерской службы Вуково, от ОПС Климентьево могут следовать по схеме на высоте 1200м и не ниже 2400м.
3. При отсутствии на аэродром Кубинка полетов с НК 125° все самолеты по указанию диспетчерской службы Вуково могут следовать с аэродром радиостанции Вуковское по схеме на ДПН Вуково на заданных высотах, но не ниже 1200м и не выше 2400м.
4.3. Выход самолетов с аэродром и вылет на посадку.
4.3.1. Для вылета самолетов на специально установленные коридоры Восточной радиочастоты на заданных диспетчерской службе Вуково высотах на ДПН. Выход в зону вылета с вылета по радиальному аэродрому с соответствием с 4.3.2, при полете от начала первого разворота до начала второго - 45 сек, третий разворот начинается при КУР 240°-120°, четвертый разворот при КУР 205°-75° по ДПН.
2. Выход на посадку производится по схеме вылета или правому треугольному маршруту. Скорость полета не превышает 300м. При вылете с вылета по радиальному аэродрому на высоте 300м, третий разворот при КУР 240°-120°, четвертый разворот при КУР 205°-75°. Скорость полета ДПН на высоте 300м, ДПН - 60м.
3. Полетный вылет осуществляется с вылетом на высоте 300м и с последующим вылетом на установленную высоту вылета на посадку.
4. Командир корабля, требующий вылета на посадку, для первоначального вылета на высоте 300м должен оповестить об этом диспетчера Вуково. При вылете на высоте 300м и с последующим вылетом на посадку диспетчер обязан сообщить ему высоту вылета вылета, до которой он должен оповестить.

300m QFE for piston aircraft and 400m QFE for jet aircraft.
Landings on headings 240°, 60°, 16° are conducted with turn left and on a heading of 196° with turn right.
4.2. IFR flights:
4.2.1. When flying to the aerodrome over Klimontyev HDB and Serpuhov HDB aircraft should contact with Vnukovo TWR after passage over these HDBs and receive from the TWR the instructions about the approach procedure to Vnukovo HDB. 1. For the avoidance of all flying into the same of other aerodromes, all aircraft flying over Klimontyev HDB and Serpuhov HDB should strictly adhere to the established procedure of flight without cutting off the route by all aircraft from the above mentioned HDBs to Vnukovo HDB.
2. When there are no flights at Kubinka aerodrome, jet and turboprop aircraft may straight descend by the instructions of Vnukovo ATC service from Klimontyev HDB to Vnukovo LON.
3. When there are no flights on a heading 125° at Kubinka aerodrome, piston aircraft may by the instructions of Vnukovo ATC service fly straight from Ivankovo HDB to Vnukovo LON at the assigned levels, but not lower than 1200m and not higher than 2400m.
4.3. Approach and landing at the aerodrome
4.3.1. For piston aircraft:
1. Approach to Vnukovo LON is conducted through specially established corridors in Moscow TWR at flight levels assigned by Vnukovo ATC service. Entry into the holding area from each direction is made according to the existing charts. Flight in the holding area is conducted as it is outlined in 4.3.2. The time of flight on screen-wind log is 45 sec. The turn on to base leg is performed when the course angle to LON is 240°-120°. The turn on to final is performed when the course angle to LON is 205°-75°.
2. Landing is conducted according to the left or right small rectangular route. When flying the rectangular route, speed is kept according to the type of aircraft. The time of flight on screen wind log is 45 sec. When shown of 300m aircraft should be at 300m QFE. The turn on to base leg is performed when the course angle to LON is 240°-120°. The turn on to final is performed when the course angle to LON is 205°-75°. Descending is conducted on the heading of landing as no to pass over LON at 300m QFE and over LON at 60m QFE. Descent approach is conducted by climbing straight to 300m QFE and then by performing the same maneuvers as for the phase of landing.

ALPOMOT CAN 15.10.59- 53635

4.3.2. Для реал

3. For the extraordinary lowering of the holding area the commander-in-chief who is acting for emergency landing should report about it to the landing operator. While giving the clearance for the extraordinary lowering of the holding area to the crew the operator should advise the altitude of the lowest flight level to which the aircraft should descend. On receiving the clearance the commander-in-chief continues to fly at the assigned level on the holding pattern up to the moment of passing the holding point. The flight is continued on the heading of landing during one minute without descending and then on a rate of 1,000 ft turn $\frac{1}{2}$ \times 90°. After joining the holding pattern the aircraft descends to the lowest level, unless ordered by the permission of TOR with the operator of RSP-4/SCM/ receive conditions of landing and mass landing.

- REF ID: A66086

The turn on to final is made at 400m QFE. Descending on the heading of landings is made so as to pass over LOM at 200m QFE and over LIM at 60m QFE.

4. Missed approach is conducted by climbing straight to 400m and then the same approach-to-land route.

load route

5. JAWAUNG PINGLOONG

5.1. For piston aircraft.

5.1.1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set an altimeter to 760m mercury column.

5.1.2. Take-off on headings 302°M and 196°M:

- 1.2. For take-off on headings 245°M and 250°M.
1. To pass over Chomurga Gyres HSB take the given track 196°M and fly to the HSB according to the flight rules in Moscow HSB.
2. To pass over Ootacheve HSB - if the course of take-off is 245°M, turn right and head for Opilina HSB. If the course of take-off is 196°M, climb to 200M, turn right at 90° and fly for 1,5 minutes and then fly to Ootacheve HSB and further on as

according to the flight rules in Moscow 1941.

- Special Instructions:
on a heading 275° at Kubinka aerodrome, aircraft flying to Ootahchevo HSB should fly from Vankovo to Ivanovskoe HSB at 700m. After the passage of Ivanovskoe HSB fly on the same heading at the same level during one minute then turn to Ootahchevo HSB with a climb to a level 900m or 1500m.
New take-off on headings 62°N and 16°N.

1. To pass over Chernaya Kryna-if the course or
ke-off is 62°M, climb straight to 800m, turn
right and take the heading 196°M. If the course

- of take-off is 16°N, climb to 200M, turn right 90°, fly for one minute at the altitude then turn right, take the heading 196°N and fly to Chernaya Gryas according to the flight rules.

2. To pass over Ostankino HDB-turn left to Opalitskaya HDB or Ivanovskaya HDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

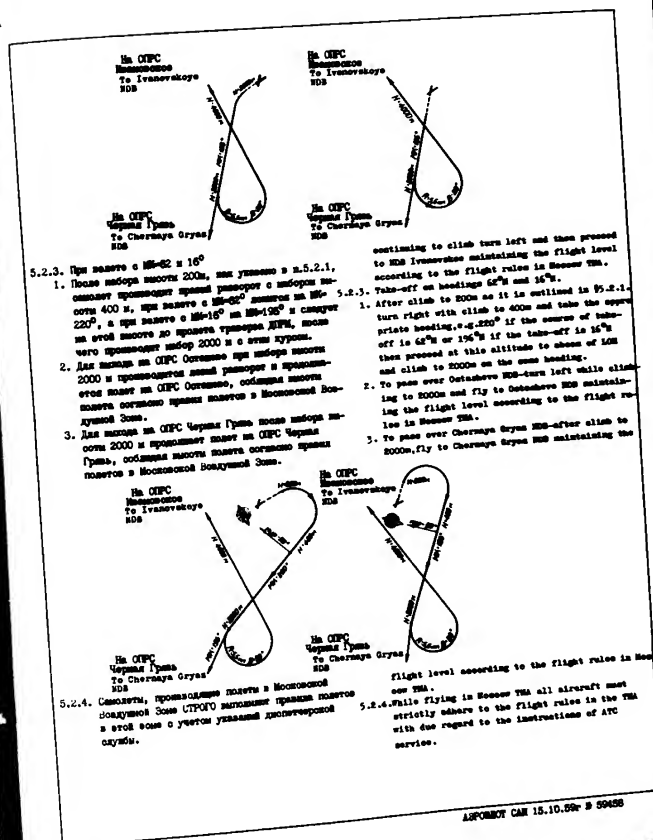
- ly adhere to the flight rules in the manual and regard to the instructions of Vanhove ATC service.
- 5.2. For jet aircraft.
- take-off on any heading climb straight

5.2.2. Take-off on headings 342°M and 196°M.

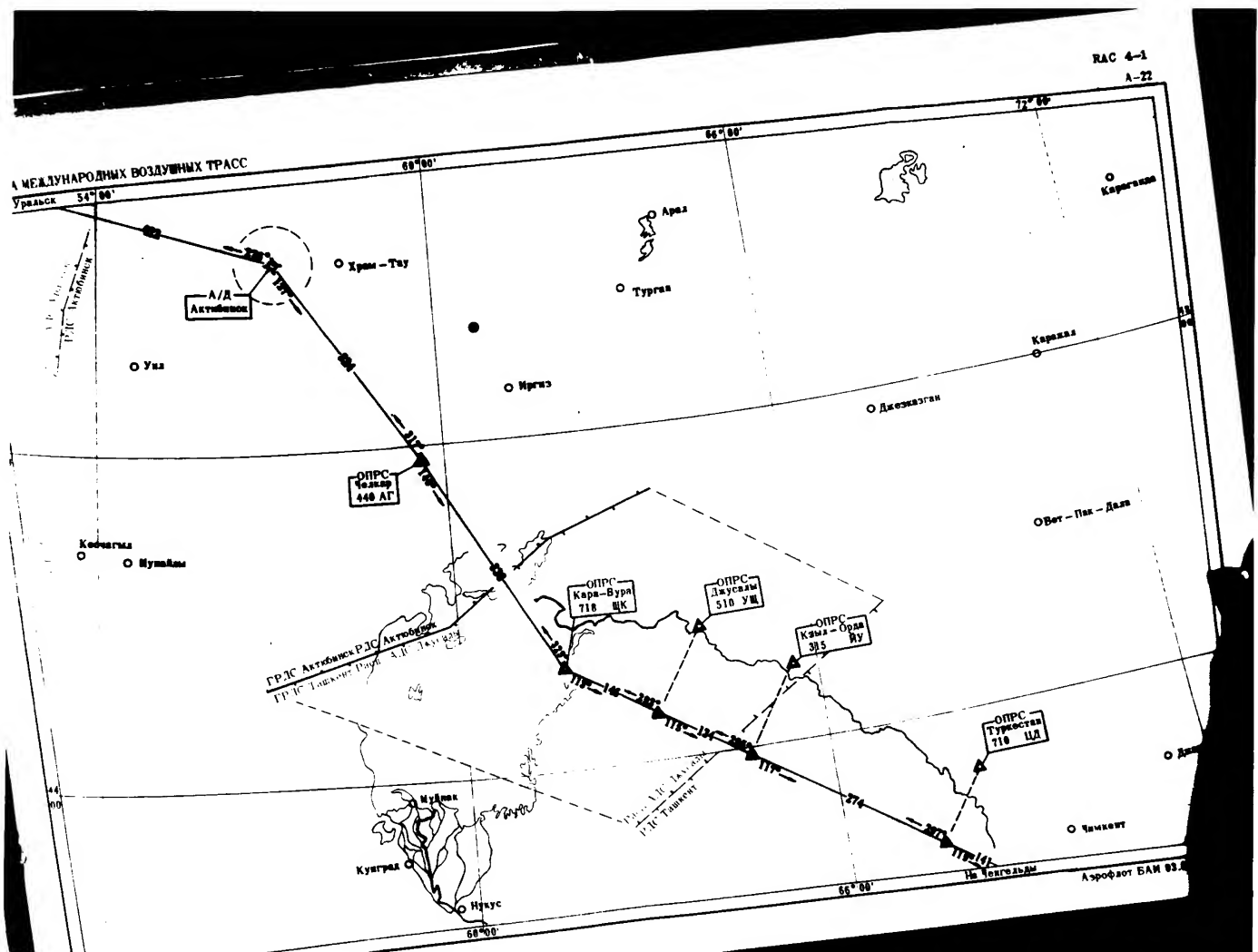
1. To pass over Chernaya Gryas HSB while flying to Chernaya Gryas HSB climb to

2. To pass over Ostashevo HDB-after climb to 20000 ft, take the heading 196°M, climb to 20000 and

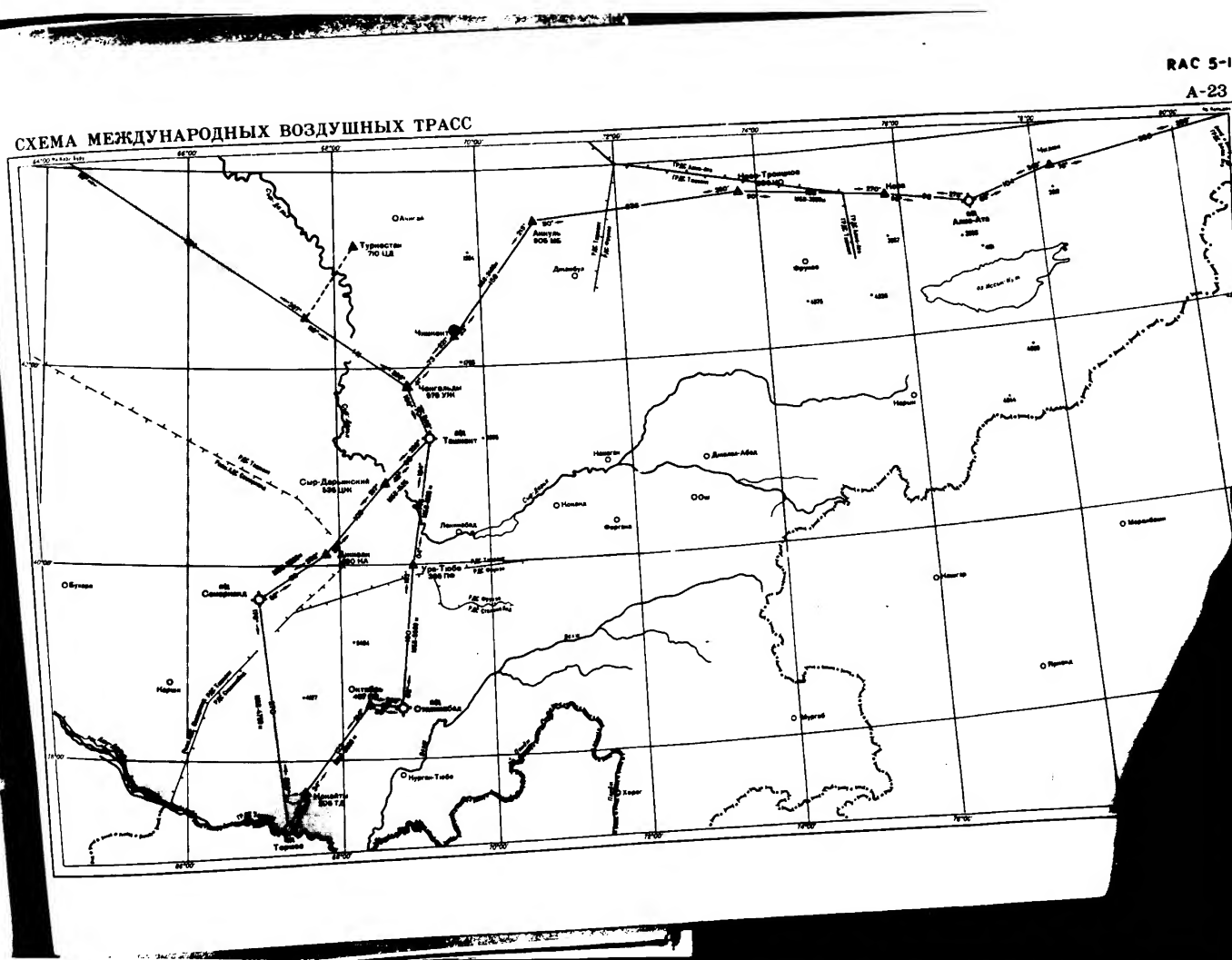
ASPCOMOT CAN 15.10.50r B 50407



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



MET 1-1
20/9/58

RULES OF EXCHANGING METEOROLOGICAL INFORMATION

The exchange of meteorological information includes:
Exchange of flying weather, aerological reports,
route six-hour weather forecasts with three-hour over-
lappings by areas of airports, and storm notices and
warnings.

The period in which meteorological information is
exchanged between U.S.S.R. airports and the airports of
other countries is established depending on the flight
time-table and, moreover:

a) from the airports of landing and the inter-
mediate airports, flying weather must be received at
the airports of take-off in the period of flights every
hour, beginning from three hours prior to the take-off
and ending one hour after the estimated time of landing.

Flying weather is exchanged in AERO code (FM 15-A).
The flying weather report must end with an indication
of the atmospheric pressure at aerodrome elevation
with an accuracy expressed in tenths of a millimetre.
The wind velocity is given in metres per second.

b) the first six-hour weather forecast, which is
preliminary, shall be transmitted from the airport of
landing to the airport of take-off not later than three
hours before the first aircraft takes off; subsequent
six-hour forecasts with three hours' interlappings are
transmitted one hour before their term of operation.

Weather forecasts for airport areas are exchanged
in TAP and TAPOR codes (FM 51A and FM 52A). Wind

At the first request from the crew, every radio station in contact with the aircraft transmits the corresponding meteorological information.

[illegible]

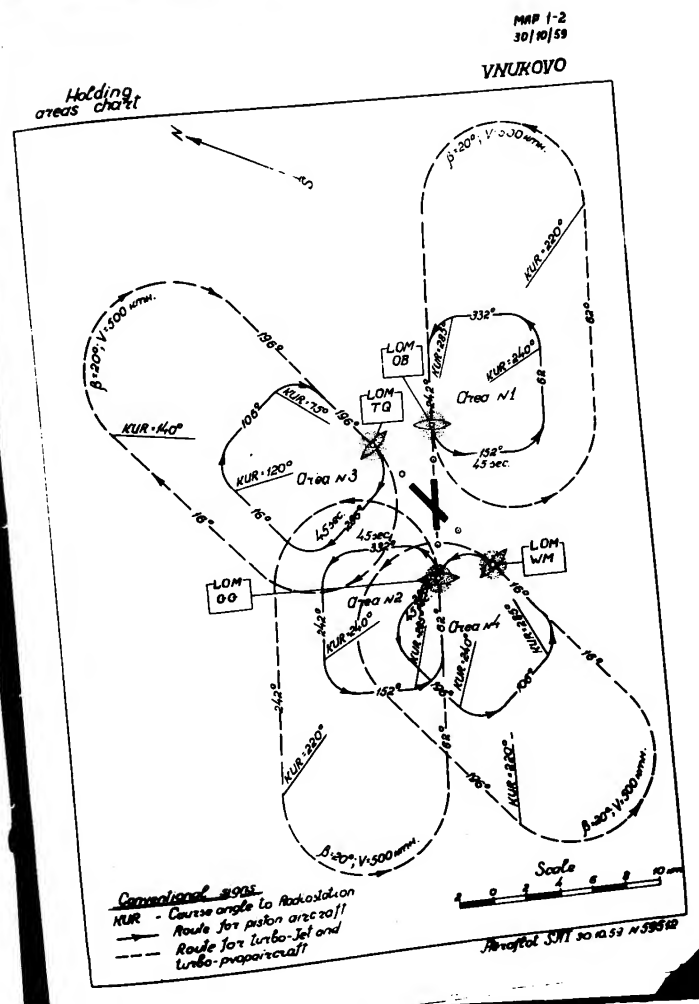
RADIO STATIONS BROADCASTING METEOROLOGICAL INFORMATION

[illegible]

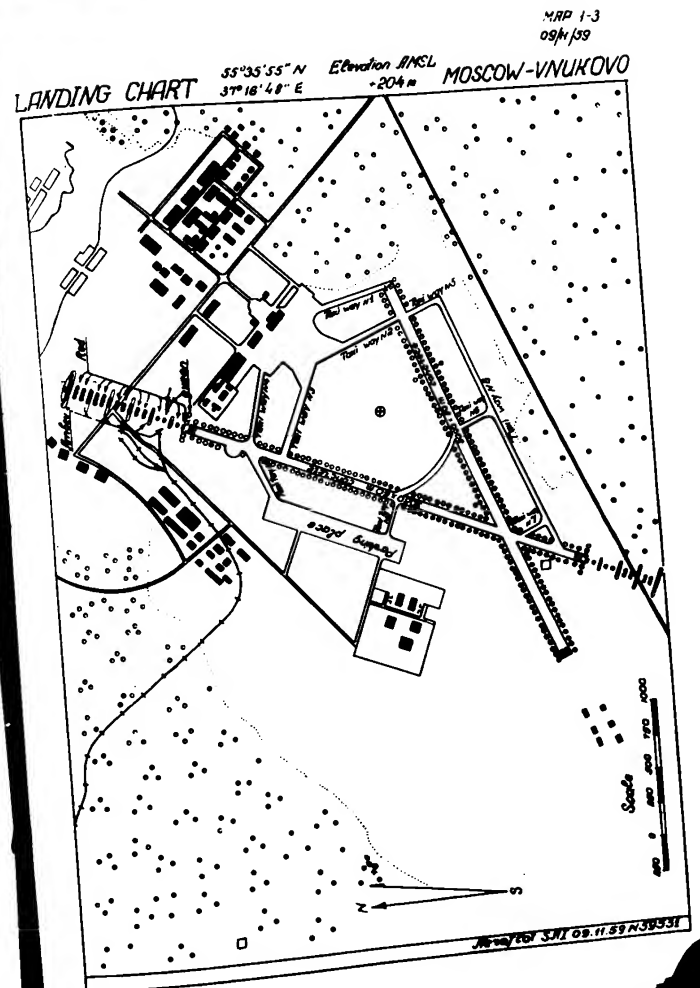
1	2	3	4	5	6	7	8
Kuibyshev	LAZURNY	H+06-09 H+36-39	5560 2966	A-1	AERO,TAP	28900	H 24
	RCHCI ¹	H+06-09 H+36-39	5560 2966	A-1	AERO,TAP		H 24. CH in Call sign in Morse: - - - - : Temporarily out of service.
	LAZURNY	H+06-09 H+36-39	6656 3410	A-1	AERO,TAP		Temporarily out of service.
	RCHCI ²	H+06-09 H+36-39	6656 3410	A-3	AERO,TAP		Temporarily out of service.
Tashkent	ROMAN	H+00-03 H+30-33	5642 2966	A-3	AERO,TAP	38457	H 24
	RDPG	H+00-03 H+30-33	5642 2966	A-1	AERO,TAP		H 24
	ROMAN	H+00-03 H+30-33	5470 2868	A-3	AERO,TAP		HS
	RDPG	H+00-03 H+30-33	5470 2868	A-1	AERO,TAP		HS
	RDPG	H+00-03 H+30-33	5716 3112	A-1	AERO,TAP		H 24

- Notes:** 1. The day transmission frequency is given in the numerator, and the night transmission frequency - in the denominator.
 2. Radio stations that have the same transmission time for telephone and telegraph, begin the transmission by telephone and then repeat it by telegraph.
 3. Each aircraft may receive meteorological information in the localities lying on the route of the flight from the radio stations with which it is in contact.

MET-3-2
20/9/58



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

MAP 1-6
VNUKOVO

BEARINGS AND DISTANCES TO NEAREST VORLES

ABOVE THE GROUND FOR ALL CHARTS THAT MAY BE USED INCLUDING THIS ONE

RUN 200
CUR 200

ANGLE TO RADIATION
HEIGHT
IN M AMSL
AVE A/D LEVEL

Scale 1:50000

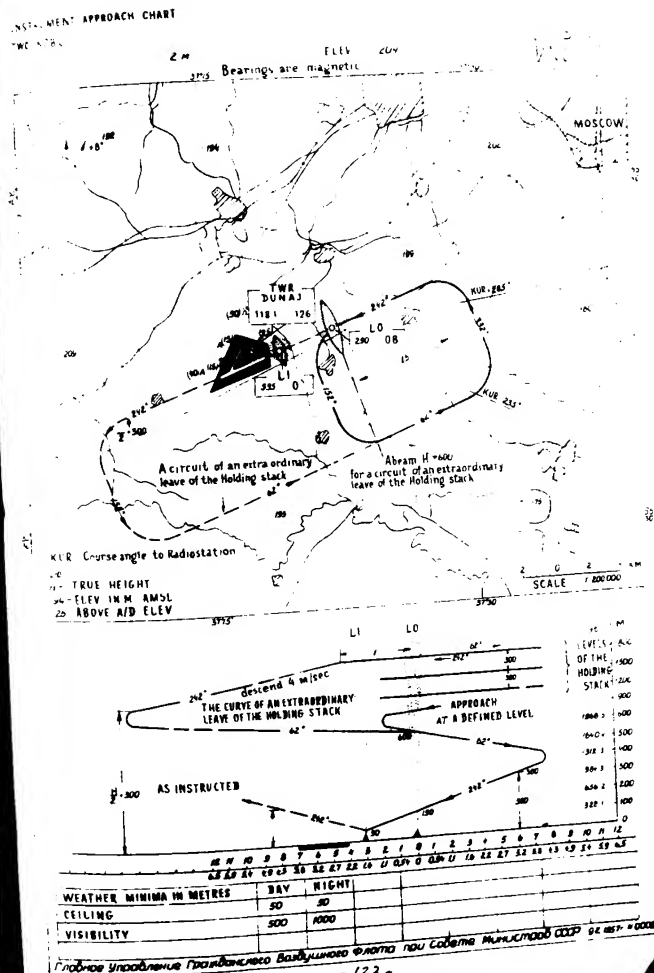
AS INSTRUCTED

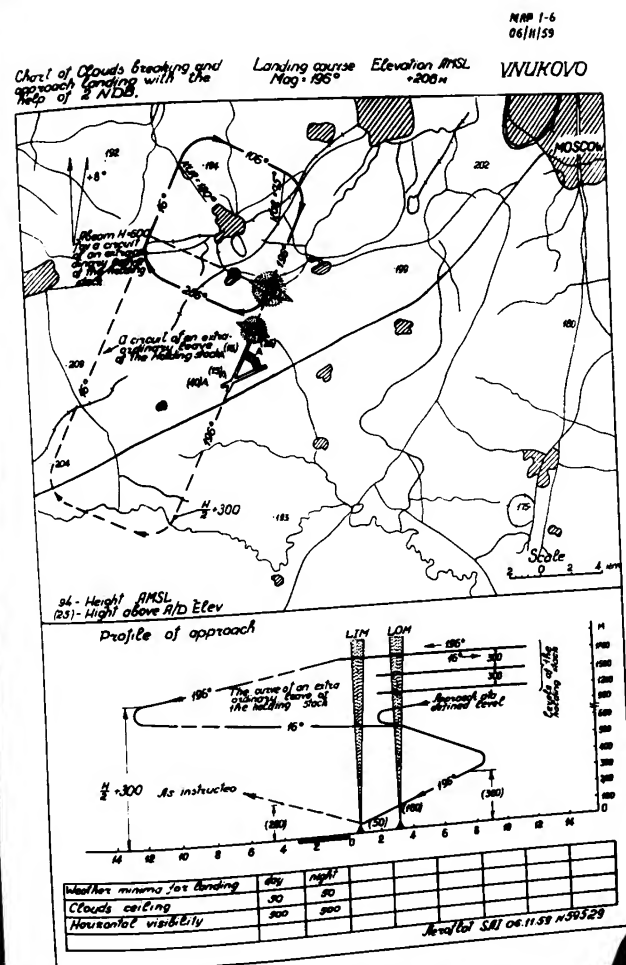
	DAY	NIGHT
WEATHER MINIMA IN METRES		
CEILING	50	100
VISIBILITY	500	1000

Глубина видения Громоздского Воздушного Флота 1000 метров минимум в 1000 м

- 121 -

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3





MAP 1-6a
06/11/59

VNUKOVO

Chart of Clouds breaking and approach landing with the help of a NDB.

Landing course Mag. 18°

Elevation AMSL +200m

Altitude 14-1600 for a descent on the NDB

Scale 0 4 km

Profile of approach

194-Height RMSL (28)-Height above MLD Elev

194-Height RMSL (28)-Height above MLD Elev

Profile of approach

Altitude 14-1600 for a descent on the NDB

Altitude 14-1600 for a descent on the NDB

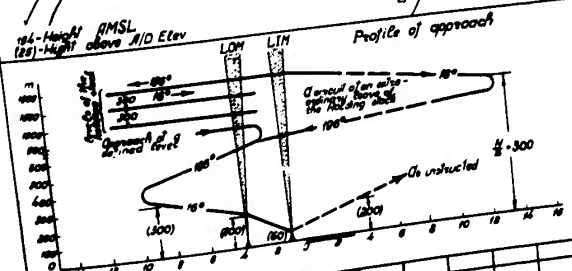
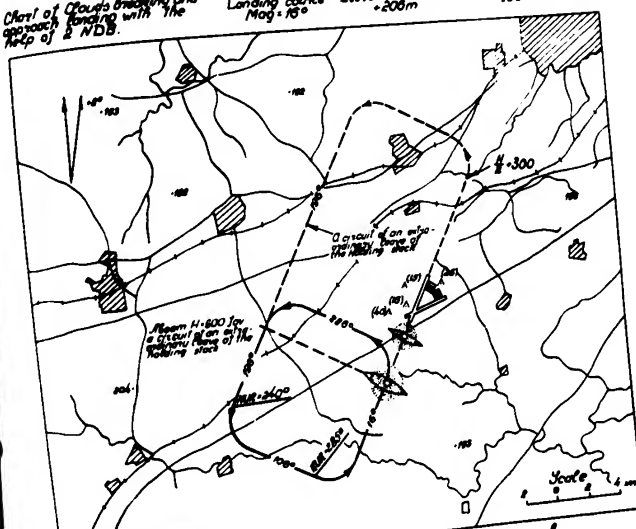
Weather minima for landing	day	night
Clouds ceiling	50	50
Horizontal visibility	500	500

Aviation SRT 11-59 MSB588

VNUKOVO

Landing course Mag = 18° Elevation AMSL = 208m

VNUKOVO



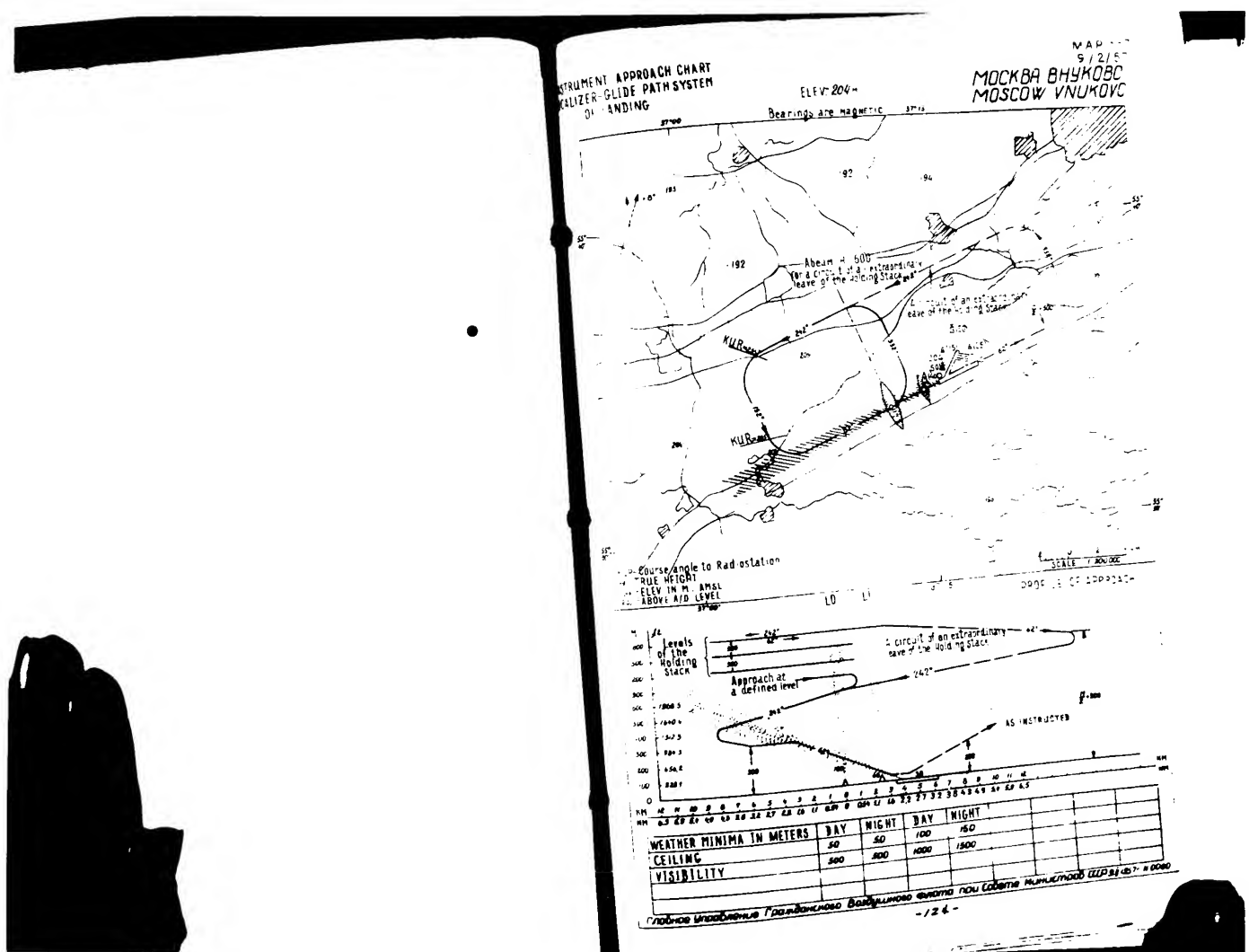
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
 (101)

Weather minima for Landing	day	night
Clouds ceiling	30	30
Horizontal visibility	800	300

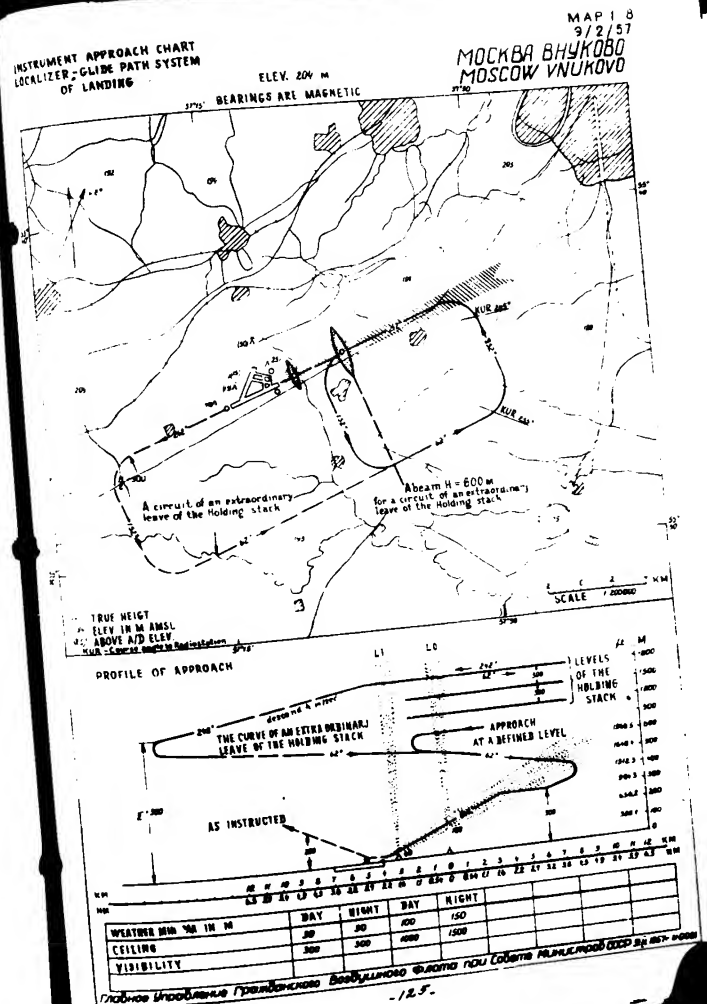
Aircraft SAT on 1100 hours

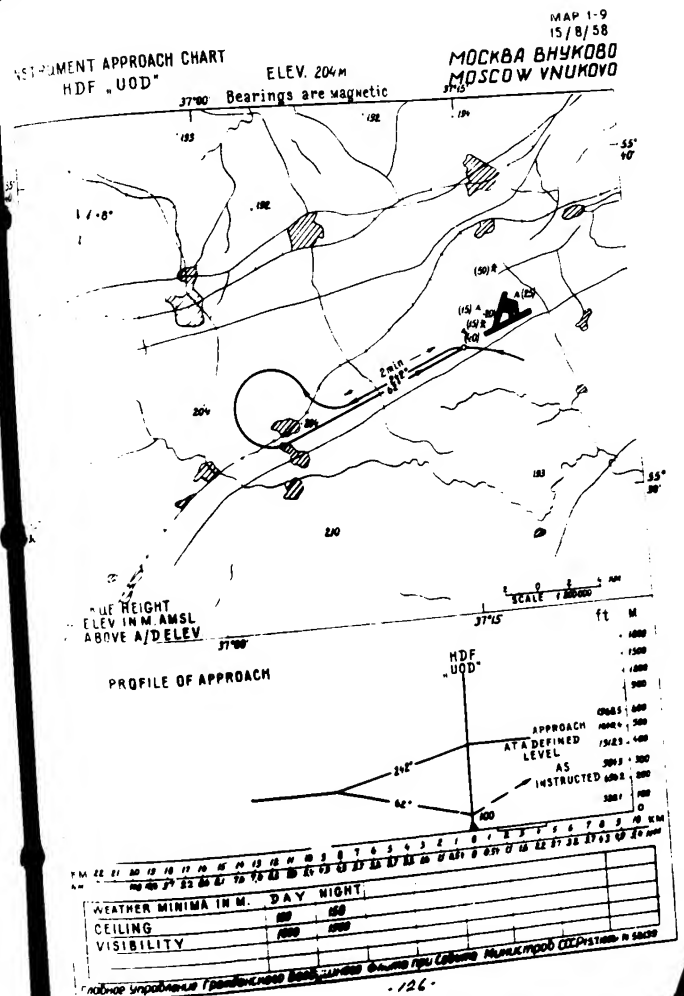
Airplot SAT 08.11.89 162500

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

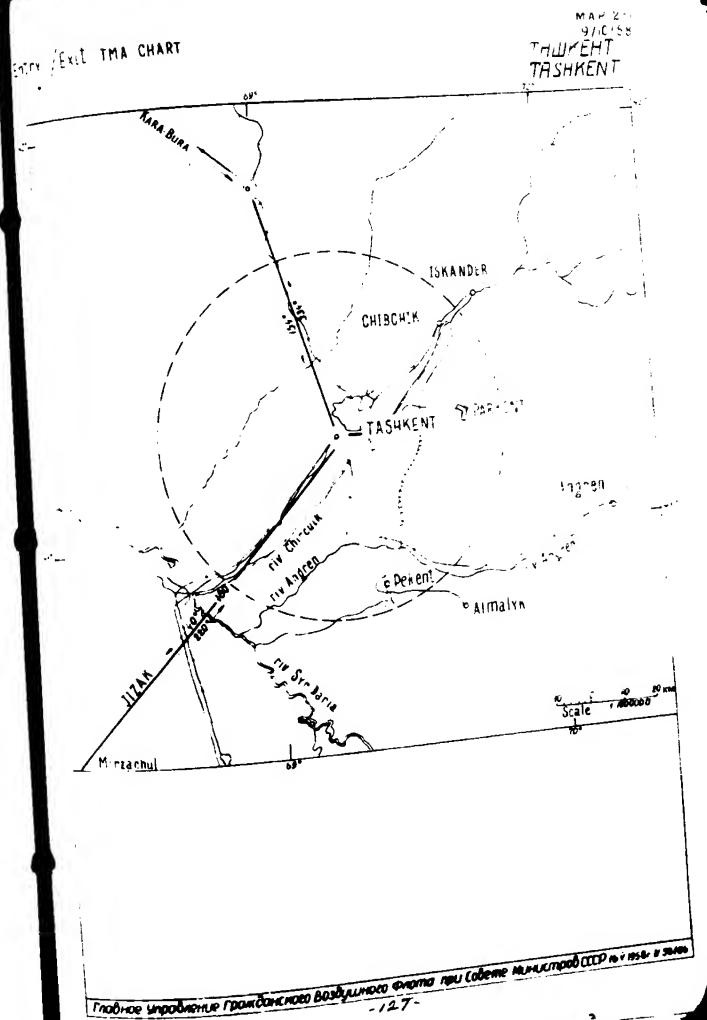


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



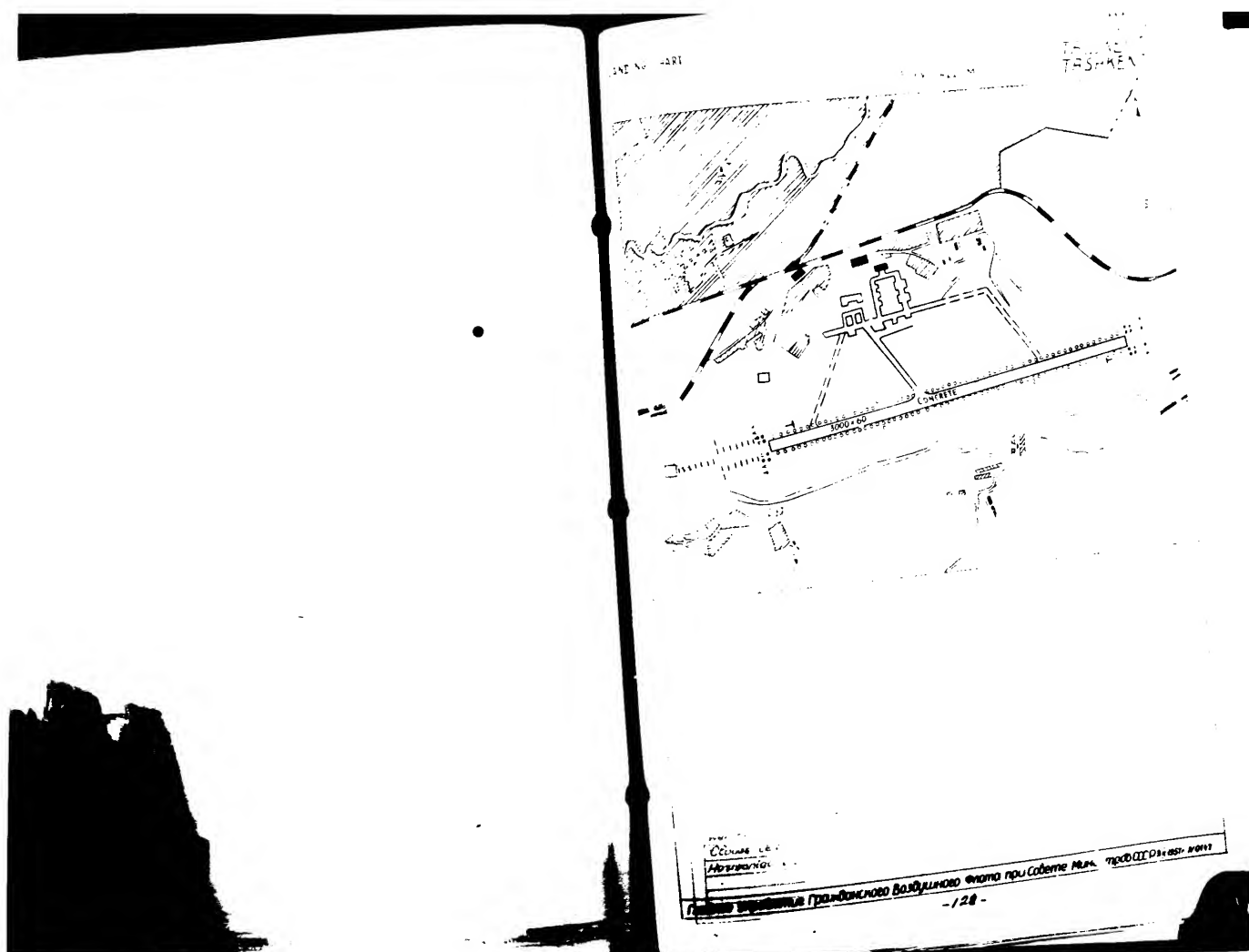


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

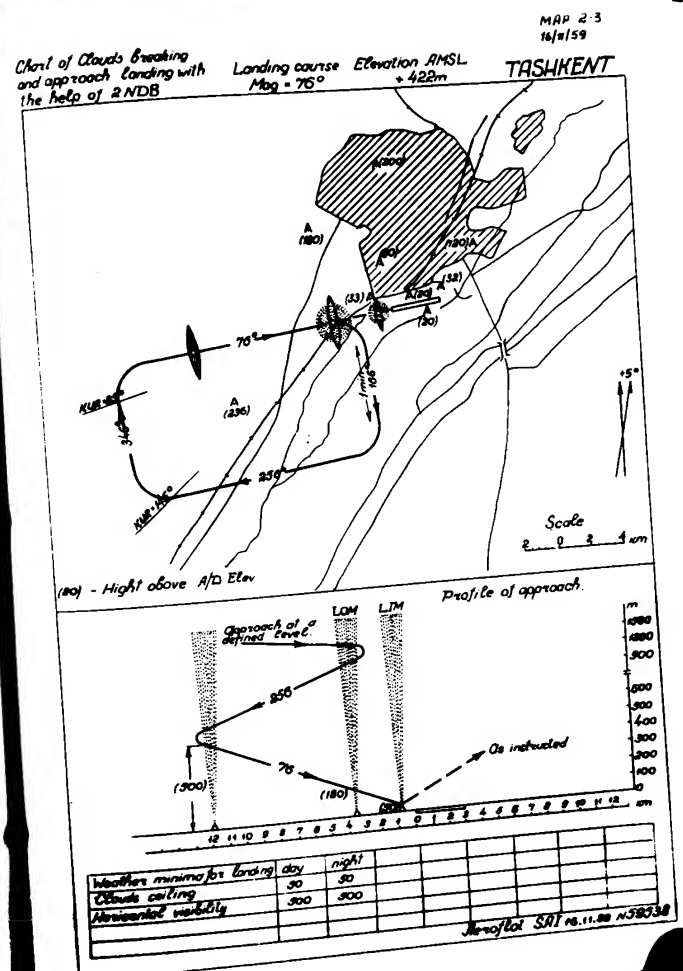


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



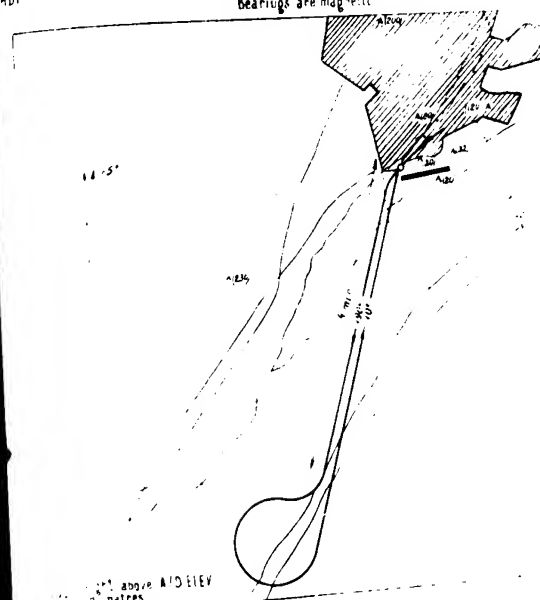
INSTRUMENT APPROACH CHART HDF

ELEV 422

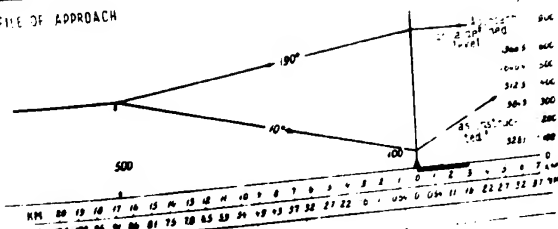
Bearings are magnetic

MAP 2
9/2/58

ТАШКЕНТ
TASHKENT



PROFILE OF APPROACH

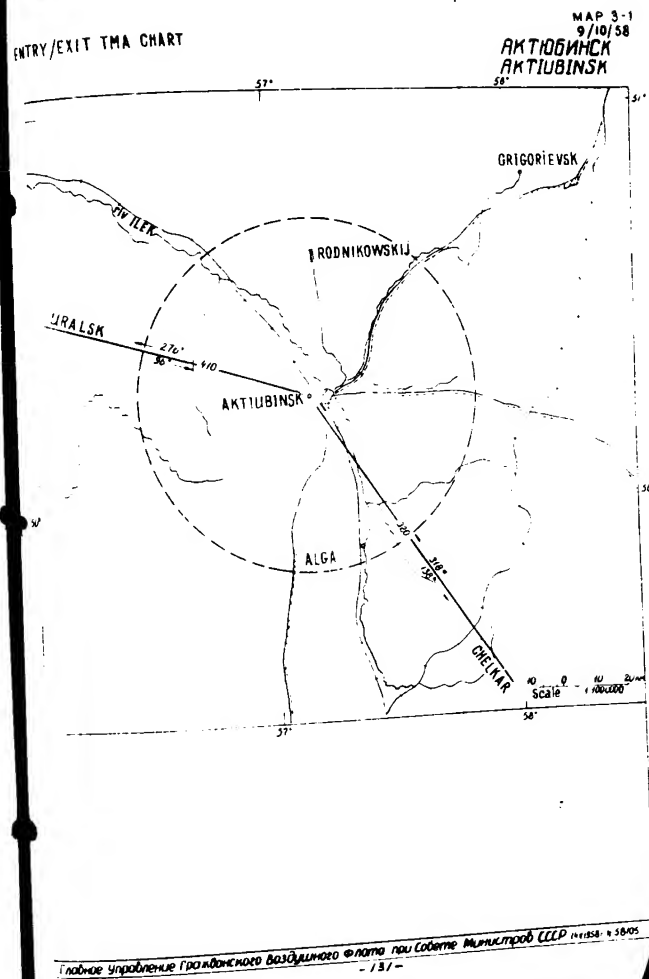


WEATHER MINIMA FOR LANDING IN M DAY NIGHT

CEILING	500	1000
VISIBILITY		

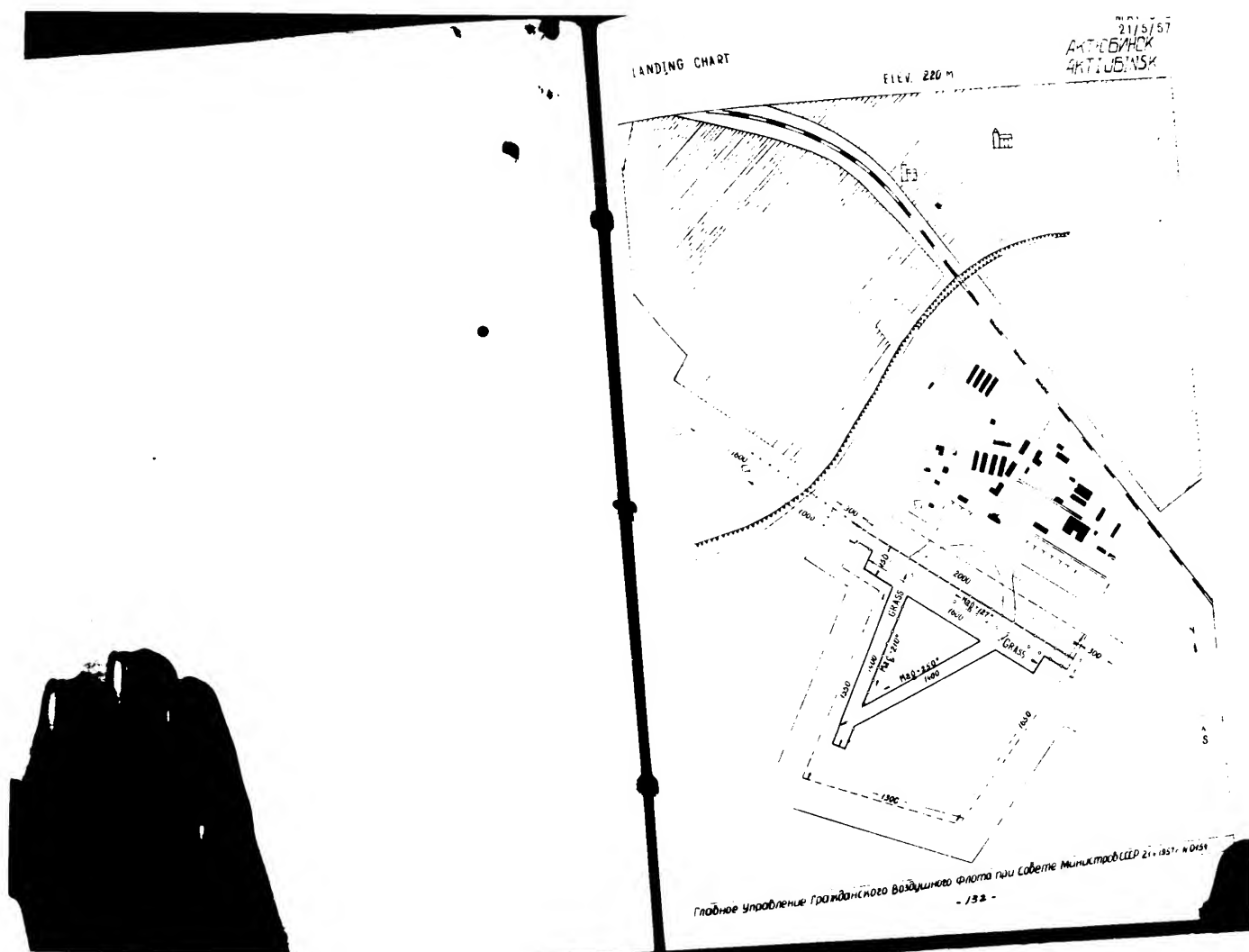
ТАШКЕНТ - УНИВЕРСАЛЬНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПОЛЕТОУСЛОВИЕ НА УЧАСТКЕ ПОЛЕТА 64-000

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

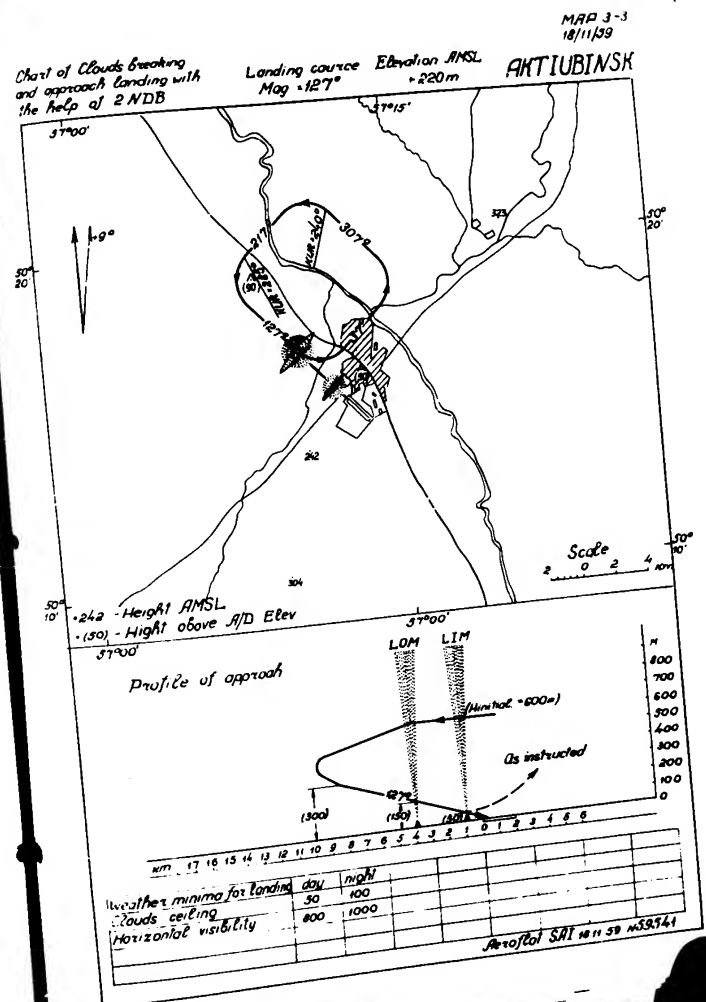


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

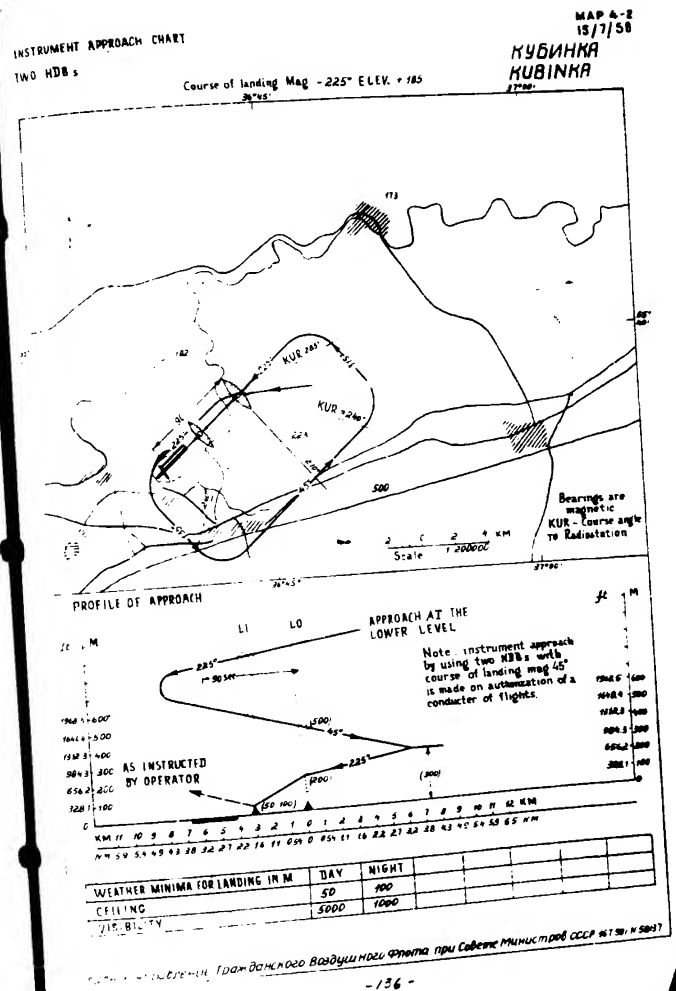


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



[illegible]

[illegible]

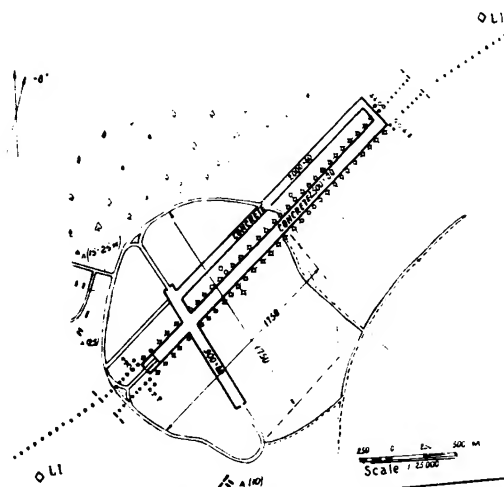


LANDING CHART

MAP 4-1
15/7/58

КУБИНКА
KUBINKA

ELEV. - 185 m

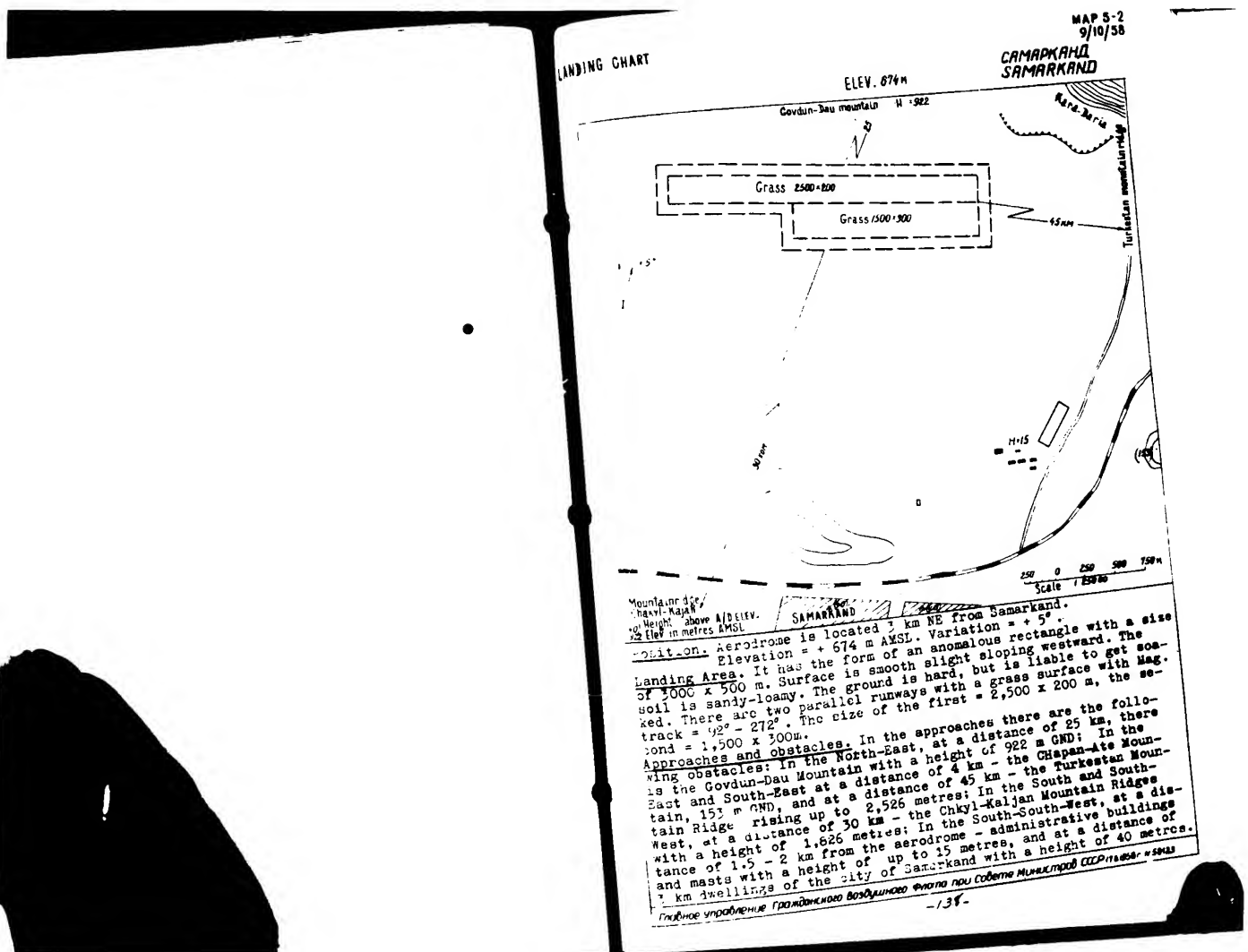


Position. Aerodrome is located 60 km SW from Moscow and 4 km from the railway station Kubinka.

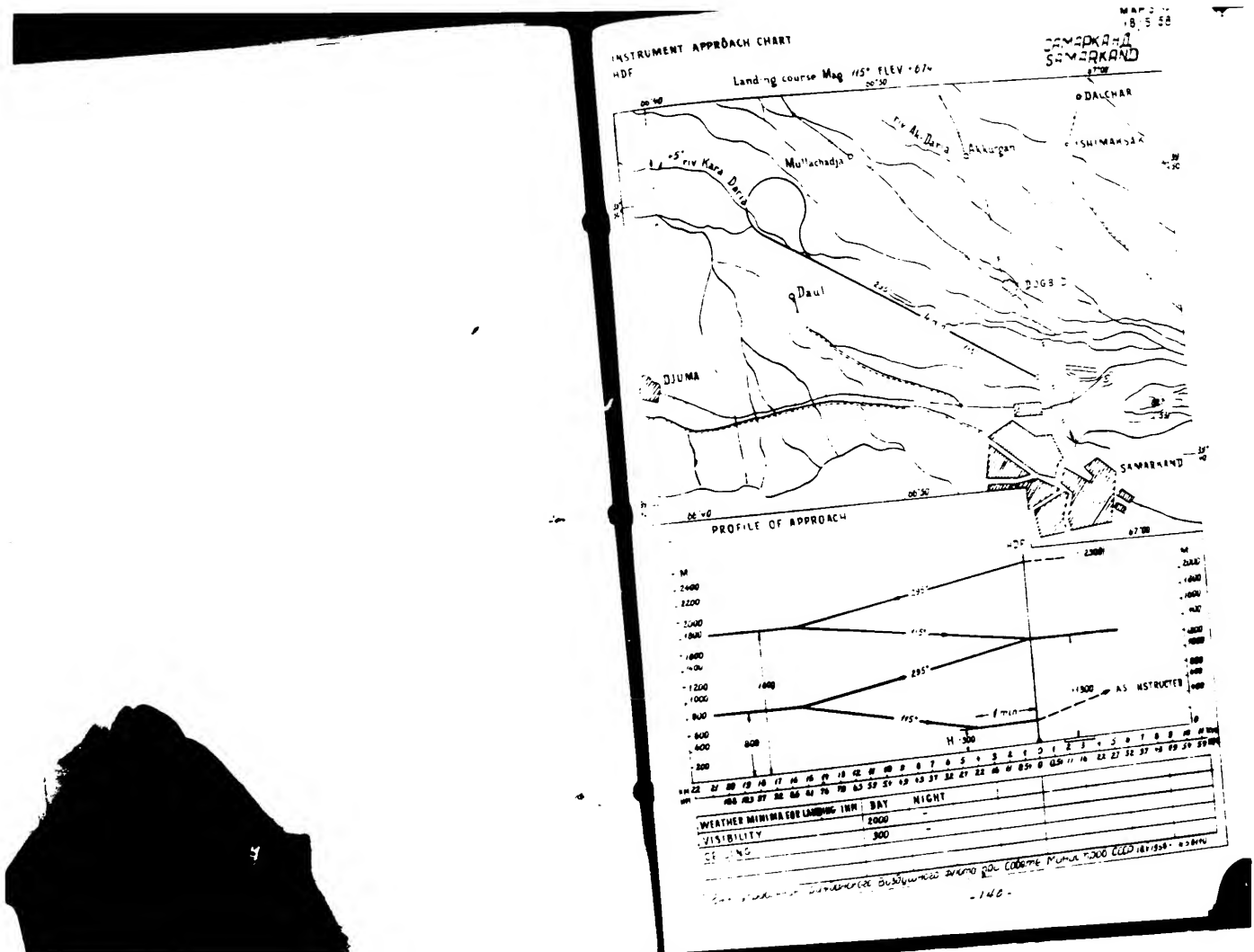
Landing Area. There are 3 Runways: Runway No 1 - Main. The size of Runway = 2,500 x 80 m. Mag.track of landing = 225° - 45°. In the direction of approach to landing with mag.track = 225° - 45° the Runway is equipped with a lighting system for landing at night and complicated meteorological conditions; Runway No 2 is situated in parallel with the Main Runway at a distance of 300 m. Size of Runway = 2,000 x 60 m. It is concrete. Runway No 3. Size of Runway = 900 x 80 m. Mag.track of landing = 147° - 327°. There are taxiways.

Approaches and obstacles. There is a forest and administrative buildings of 15 - 25 m GND on the Northern and North-West side of the aerodrome, while on the Southern and South-Western side there are buildings with a height of up to 20 m. In the vicinity of the aerodrome, in radius of 15 km there are ground elevations of up to 30 metres. In the direction of the centre-line of the Runway there are radio-navigation and lighting facilities.

Управление гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР-1958-135-

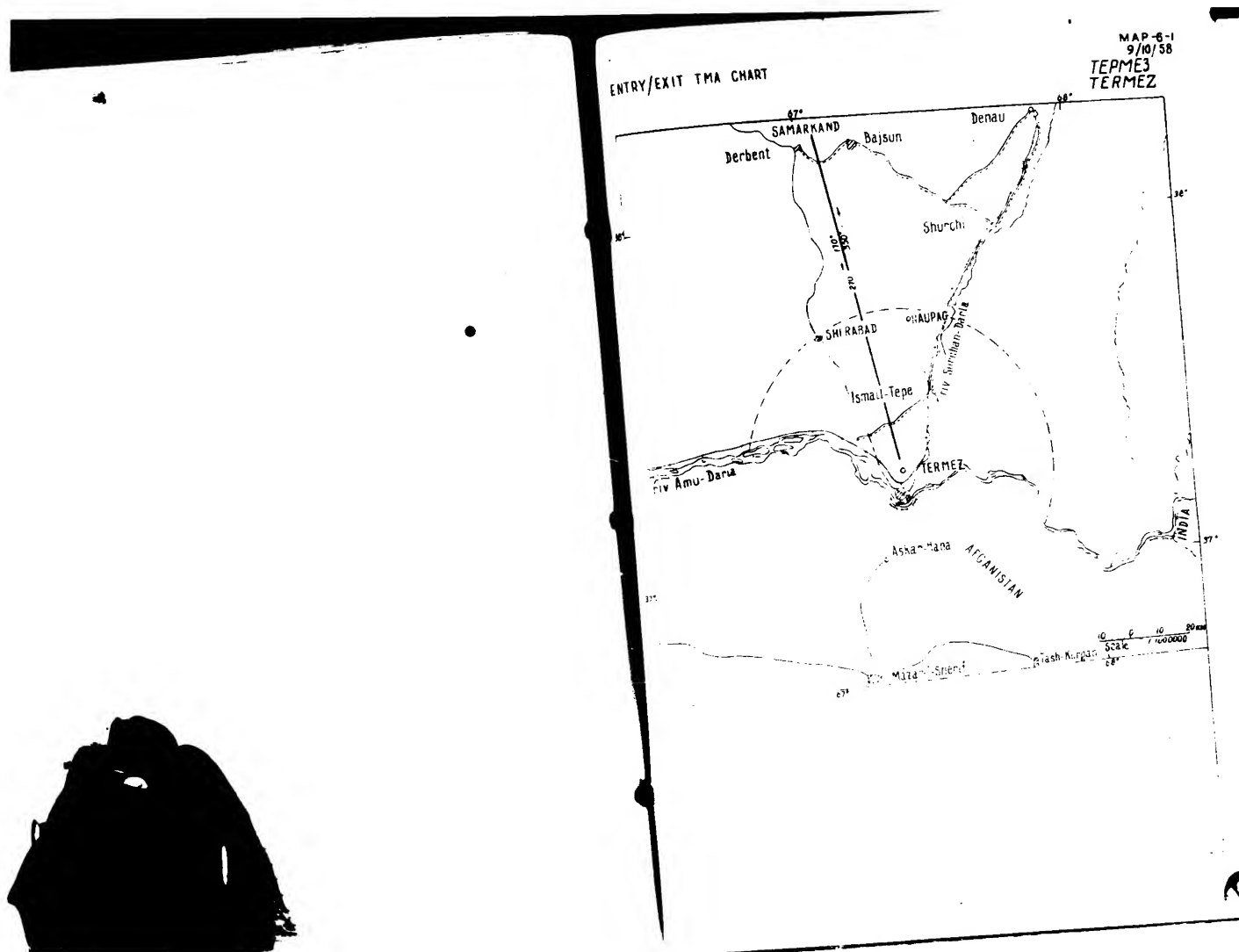


Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



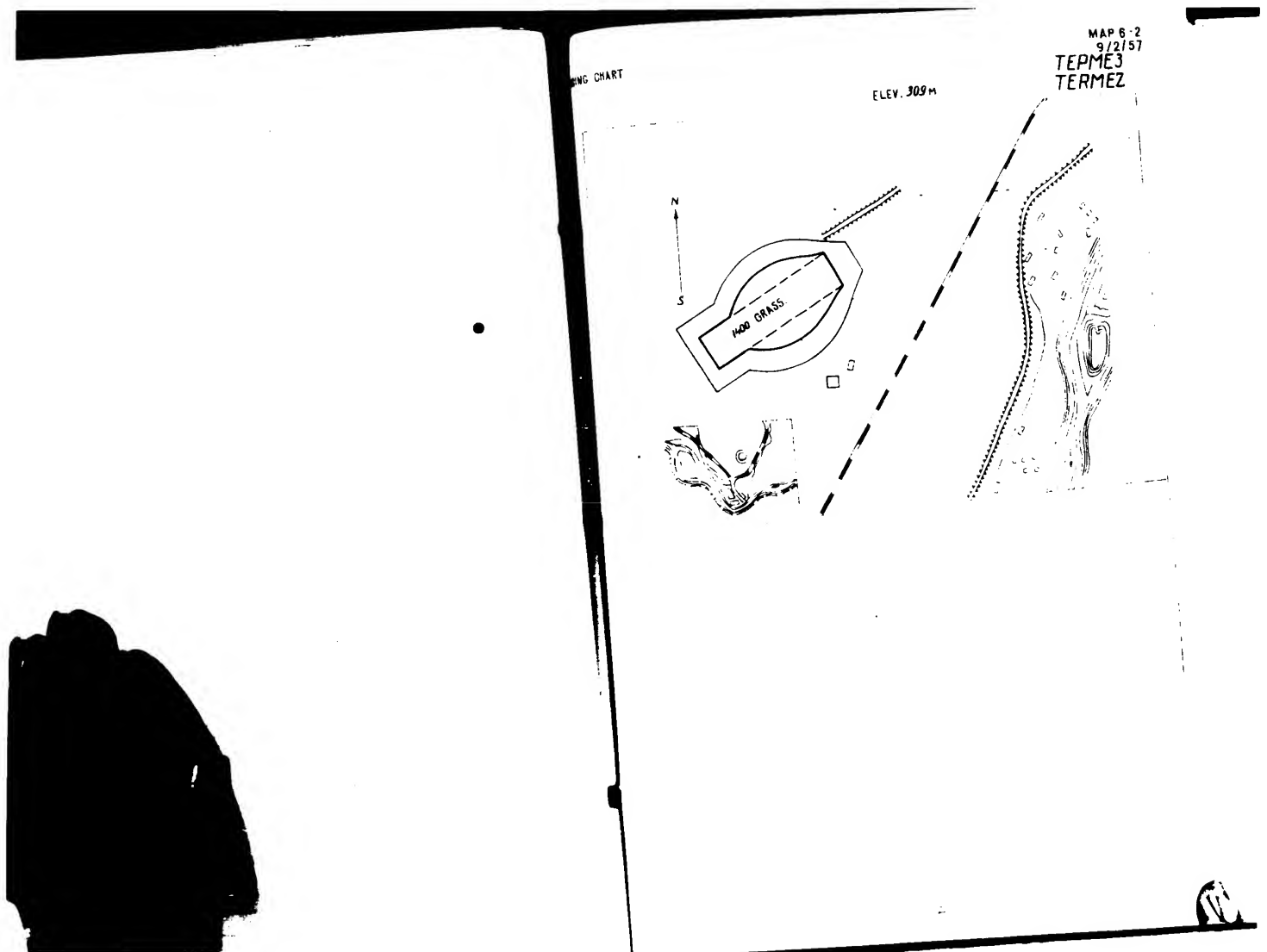
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



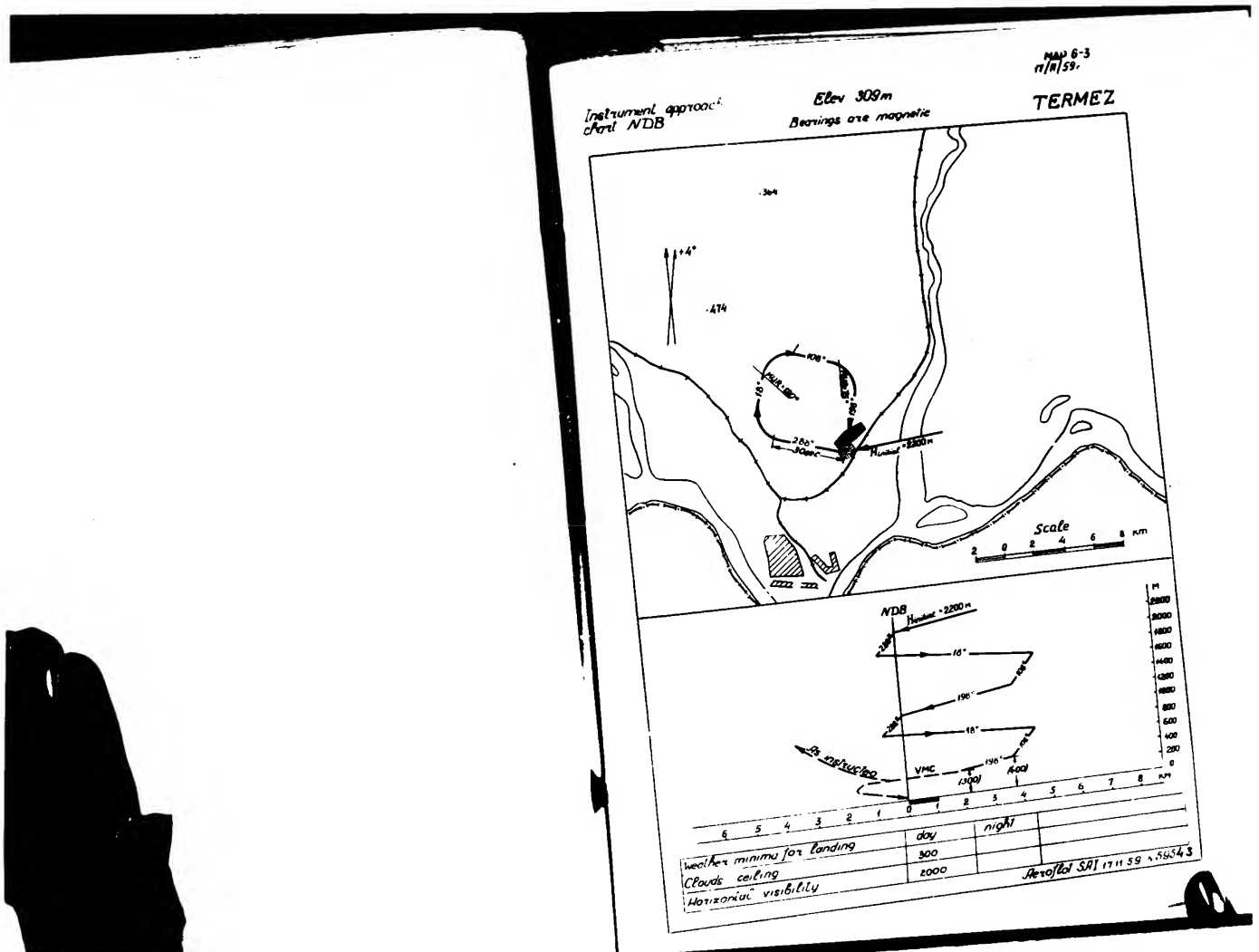
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



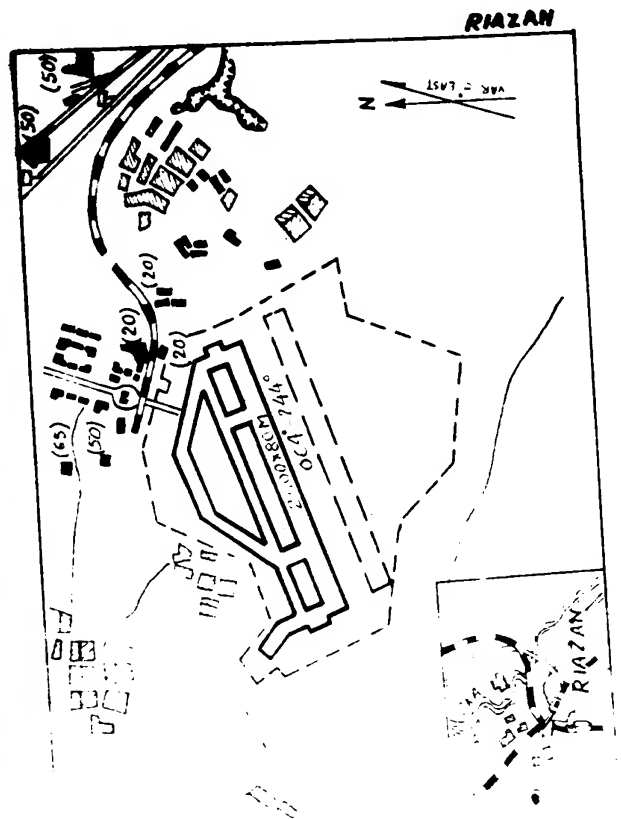
Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/27 : CIA-RDP80T00246A055100150001-3